الخسارات البحرية المشتركة

GENERAL AVERAGE

دكتور ثروت عبد الرحيم
أستاذ القانون التجاري والبحري
رئيس قسم القانون الخاص بجامعة الأزهر
محامي لدى محكمة النقض

«الحائز على جائزة الدولة التشجيعية عام ١٩٧٧»



الطبعة الثانية

١٩٧٨

الخسارات البحرية المشتركة

GENERAL AVERAGE

دكتور ثروت عبد الرحيم
أستاذ القانون التجاري والبحري
رئيس قسم القانون الخاص بجامعة الأزهر
محامي لدى محكمة النقض

«الحائز على جائزة الدولة التشجيعية عام ١٩٧٧»

الطبعة الثانية

١٩٧٨

الإهداء

إلى روح أمي . . . رحمها الله



بسم الله الرحمن الرحيم

مقدمة :

١ – إن فكرة المساهمة فى الخسارة البحرية المشتركة general average يسيرة فى ظاهرها ، فهى تقوم على أنه اذا هدد حادث بحرى السفينة وشحنتها وتعين لتفادى هذا الحادث التضحية بجانب من الشحنة ، أو بجزء من السفينة ، أو إنفاق مبلغ من النقود ، فإن الخسارة التى تترتب على هذه التضحية الضرورية توزع بين المصالح الممثلة فى الرحلة البحرية ، وهى السفينة والبضائع وأجرة النقل البحرى ، طالما أن التضحية تمت اختيارا بقصد المحافظة على هذه المصالح مجتمعة [١] ، والمبدأ فى حد ذاته قديم وعادل[٢] ، ولكن تطبيقه فى التشريعات البحرية أخذ صورا مختلفة ، ليس فى التفصيلات فحسب ، بل إن هذه التشريعات تتباين فيها الخسارات التى تعتبر خسارات بحرية مشتركة [٣] ، ويختلف فيها حكم تقدير هذه الخسارات وكيفية المساهمة فيها ، ويتضح هذا الخلاف بمقارنة النظم القانونية البحرية فى التشريعات الانجلوسكسونية بمثيلاتها فى التشريعات اللاتينية ، ومن ثم ليس غريباً أن بُذلت محاولات عديدة منذ منتصف القرن الماضى للتوصل إلى اتفاق دولى بشأن توحيد احكام الخسارات المشتركة لما لها من أهمية كبيرة ، إذ أنها تتصل بمصالح المشتغلين بالتجارة البحرية التى تتضاعف أهميتها بازدياد النشاط التجارى على النطاق الدولى [٤] ، كما أن هذا الاتفاق يساعد على

---

(١) بارتل ص ٨ ، ديوكورث ص ١٨٧ .

(٢) تؤسس فكرة المساهمة فى الخسارات المشتركة فى النظام القانونى الانجلوسكسونى على مبدأ من مبادئ العدالة الطبيعية ، يقضى بأن من ينشد العدالة عليه أن يخضع لمبادئها :

He who claims equity must render equity"

(٣) سميت هذه الخسارات فى القانون البحرى المصرى بالخسارة العمومية ، وقد استبدل بها مشروع القانون البحرى تسمية « الخسارات المشتركة » وهى تسمية دقيقة تبرز طبيعة هذه الخسارات التى يشترك من يفيدون منها فى المساهمة فيها – المادة ٢٦٣ وما بعدها من المشروع . وقد استعمل اصطلاح general average لأول مرة فى المحاكم الانجليزية فى حكم للمحكمة البحرية أصدره لورد ستويل Lord Stowell فى قضية (1799) The Copenhagen وأول قضية وردت فى مجموعات الأحكام فى الولايات المتحدة الامريكية استعمل فيها هذا الاصطلاح هى قضية : Campbell v. The Alknomac (1798) Bee 124; Fed. Cas. 2350 ومشار إلى القضيتين فى لاوندز وورودلف رقم ١٨ ص ١٤ هامش ٣٦ .

(٤) انظر فى التطور التاريخى لقواعد يورك وانفرس رقم ٧ وما بعده .

حل مشكلة تنازع القوانين إذ كثيرا ما ينتمى أصحاب المصالح التى تشترك فى الرسالة البحرية بجنسياتهم إلى دول مختلفة ، كما أن الرحلة البحرية تقتضى دخول السفينة فى نطاق السيادة الاقليمية لعديد من الدول ، وقد كللت جهود مضنية فى سبيل هذا التوحيد بوضع قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ المعدلة عام ١٩٧٤ .

٢ – وقد استرعت هذه القواعد انتباهنا لأهميتها الكبيرة ، ليس فقط لارتباطها بالنقل البحرى وما له من دور خطير فى التجارة الدولية ، ولكن لأن لقواعد يورك وأنفرس أهمية بالغة فى نظرنا باعتبارها مظهرا من مظاهر توحيد جانب هام من قواعد القانون البحرى على نطاق دولى ، ونحن لا نذهب إلى ما ينادى به المتطرفون من أنصار توحيد القانون الخاص من أن أوجه الخلاف بين الشعوب ليست أساسية ولا جوهرية وبالتالى ستتوحد قوانينها لا محالة ، ولكننا نؤيد توحيد فروع القانون التى يؤدى توحيدها الى تيسير المعاملات التجارية الدولية ، لأن تباين القوانين يعوق ازدهار هذه المعاملات ، فهى لا تتقدم الا فى ظل من الطمأنينة والاستقرار القانونى ، والقانون البحرى هو الميدان الخصب لهذا التوحيد [1] ، ويعتبر وضع قواعد يورك وأنفرس تجربة رائدة فى سبيل هذه الغاية ونموذجا حياً للجهود المخلصة التى بذلت فى هذا الصدد .

٣ – ونحن لم نتخير قواعد يورك وأنفرس بشأن الخسارات المشتركة موضوعا لهذا البحث لنطرق به جانباً فقهياً نظرياً ،ولكن ايمانا منا بما له من أهمية عملية كبيرة ، ذلك أن جميع سندات الشحن البحرى على وجه التقريب تتضمن إحالة إلى قواعد يورك وانفرس فيما يختص بتسوية الخسارة حين وقوع خسارات مشتركة خلال الرحلة البحرية [2] ، كما أن وثائق التأمين البحرى على السفن والبضائع والأجرة تتضمن أحكاما خاصة بشأن ضمان المؤمن الخسارات المشتركة ، بل

---

(١) الأستاذ الدكتور عبد المنعم البدراوى – أصول القانون المقارن ، القاهرة ١٩٥٩ رقم ١٥٠ وما بعده ، ومقالنا عن ذاتية القانون البحرى ، مجلة القانون والإقتصاد التى تصدرها هيئة القانون والاقتصاد بجامعة البصرة ، العددان الأول والثانى – يوليو ١٩٦٨ ص ٥٥ وما بعدها .

(٢) يتعين أن يقبل هذه الإحالة جميع ذوى الشأن وأن تكون صحيحة – على جمال الدين ، القانون البحرى ١٩٦٣ رقم ٧٠١ .

لقد بلغت اهمية ارتباط الخسارات المشتركة بالتأمين البحرى حدا كبيرا حتى أن قانون التأمين البحرى الانجليزى [1] الذى صدر عام ١٩٠٦ تضمن تنظيما قانونيا لبعض أحكام الخسارات المشتركة [2] وهى فى الواقع تقنين لأحكام هذه الخسارات كما استقرت فى السوابق القضائية الانجليزية . وقد ضاعف من أهمية قواعد يورك وانفرس فى نظرنا إقرار مشروع القانون البحرى المصرى لها باعتبارها مصدرا من مصادر أحكام الخسارات المشتركة ، ذلك أن المادة ٢٦٢ من المشروع تقضى بأن « تسرى على الخسارات البحرية المشتركة الاحكام التالية فيما لم يرد بشأنه اتفاق خاص بين ذوى الشأن ، فإذا لم يوجد اتفاق أو نص تطبق القواعد المقررة فى العرف البحرى وخاصة قواعد يورك وأنفرس » ، كما أن بعض الاحكام التى وردت فى مشروع القانون استمدت من قواعد يورك وانفرس .

٤ – وفى مقدمة رسالتنا [3] عرضنا لأنواع الخسارات البحرية [4] marine losses لنحدد مدلولها فى النظم القانونية العربية والفرنسية والانجلوسكسونية حتى يسهل تتبع دراستنا لشروط إعفاء المؤمن من ضمان الخسارات البحرية ونظام المسموحات فى التأمين البحرى ، ذلك أن الإعفاء يرد على بعض الخسارات دون البعض الآخر ، ومن ثم أوضحنا مدلول الخسارة البحرية المشتركة فى إيجاز [5] ، إذ ان اهتمامنا انصب ونحن بصدد رسالة فى التأمين البحرى على العلاقات القانونية بين المؤمن والمؤمن له عند حدوث خسارة مشتركة ، كما تناولنا فى دراستنا لشروط الضمان بأنواعها مدى مسئولية المؤمن عن ضمان الخسارة

---

(١) Marine Insurance Act, 1906

(٢) المادتان ٦٦ و ٧٣ وقد نصت الأولى على شروط اعتبار الخسارة من الخسارات المشتركة ، وحددت الثانية نطاق مسئولية المؤمن عن ضمان تلك الخسارات .

(٣) الاعفاءات والمسموحات فى التأمين البحرى – القاهرة ١٩٦٦ .

(٤) وهى تنقسم إلى خسارات مشتركة general average وخسارات خاصة particular average والخسارة الخاصة قد تكون جزئية partial loss وقد تصل إلى حد الخسارة الكلية total loss بنوعيها الفعلية actual total loss والحكمية constructive total loss كما عرضنا لرجوع الغير على المؤمن له liabilities to third parties انظر رقم ٣٧ وما بعده من رسالتنا سالفة الذكر .

(٥) رسالتنا سالفة الذكر رقم ٣٩ ص ٤٠ وما بعدها .

المشتركة ، واكتفاء بذلك لن نعرض فى هذا البحث لموضوع التأمين على الخسارات البحرية المشتركة .

٥ – وتبدأ قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ بقاعدة غير مرقومة تسمى قاعدة التفسير Rule of interpretation تقضى فقرتها الأولى بأن تسوية الخسارة المشتركة تتم طبقا للقواعد المرقومة بالأحرف والقواعد المرقومة بالأعداد مع استبعاد أى قانون أو عرف يخالفها [١] ، كما تنص فقرتها الثانية على أنه فيما عدا ما نصت عليه القواعد المرقومة بالأعداد تتم تسوية الخسارة المشتركة طبقا لاحكام القواعد المرقومة بالأحرف [٢] . والمجموعة الأولى من قواعد يورك وأنفرس عددها سبع مرقومة بالأحرف من A الى G وهى تتضمن فى مجموعها القواعد العامة لأحكام الخسارات البحرية المشتركة [٣] ، والمجموعة الثانية اثنتان وعشرون قاعدة تضمنت بصفة عامة صورا لما يدخل فى نطاق الخسارات المشتركة وما يستبعد منها ، وطريقة تسوية الخسارة . ونشير فى هذا الصدد الى أهمية مجموعة من القواعد استقرت فى العمل تعرف باسم Rules of practice اعتمدها اتحاد مصفى الخسارات البحرية [٤] وأغلبها يتصل بتسوية الخسارات المشتركة .

منهج البحث :

٦ – فى فصل تمهيدى نبين المراحل التى مرت بها قواعد المساهمة فى الخسارات المشتركة وخاصة قواعد يورك وأنفرس ، ونعتقد أن هذا العرض التاريخى لا يخلو من فائدة اذ أن كثيرا من القواعد القانونية يسهل تفسيرها عند التعرف على مصدرها التاريخى ، كما يبين من ذلك العرض مدى الجهد الكبير الذى شاركت فيه دول عديدة لإقرار قواعد يورك وأنفرس الموحدة والمعدلة عام ١٩٧٤ .

---

(١) "In the adjustment of general average the following lettered and numbered Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

(٢) "Except as provided by the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

(٣) لاوندز وورودلف رقم ٥٤٦ ، لكلير ص ١٠٥ ، هارل كورت ، ملزمة ٦ رقم ٢ وانظر ما يلى رقم ١٨

(٤) Association of Average Adjusters وهذه القواعد حتى عام ١٩٦٣ واردة فى لاوندز وورودلف ص ٤٥٢ وما بعدها .

وفى الباب الأول نبحث تحقق الخسارات البحرية المشتركة ، موضحين شروط تحققها ، والمسائل التى تؤثر على تحقق تلك الخسارة ، فنبين أثر الخطأ الذى يقع من أحد أصحاب المصالح الممثلة فى الرسالة البحرية على المساهمة فى الخسارة المشتركة ، وكذلك أثر شروط الاعفاء من المسئولية ، وأثر العيب الذاتى على تحقق الخسارة المشتركة ، ثم نعرض لأثر الخسارة الخاصة على تحقق الخسارة المشتركة حين تقع التضحية بشئ سبق هلاكه أو تلفه ، وعندما تتجه ارادة الربان الى تجنيح السفينة إذا كان الجنوح واقعا لا محالة .

وفى الباب الثانى نعرض تفصيلا لصور الخسارات المشتركة ، وهى الخسارات المادية التى تترتب على التضحية بشحنة السفينة أو جانب منها والتضحية بجزء من السفينة أو بمعداتها ، والخسارة المشتركة التى تتحقق فى صورة مصروفات extraordinary expenditure وهى الخسارات المصروفات ، ونخصها بقدر أكبر من الاهتمام اذ أنها الصورة الغالبة للخسارات المشتركة الآن . كما نبحث صورة خاصة من هذه الخسارات هى المصروفات البديلة substituted expenses وهى نفقات ليست فى الأصل خسارة مشتركة ولكنها تنفق بدلاً من خسارة لو تحققت لاعتبرت من الخسارات المصروفات .

وفى الباب الثالث نبحث تسوية الخسارات المشتركة adjustment وكيفية المساهمة فيها ، وهذه التسوية من المسائل التى تثير كثيرا من المشكلات القانونية التى يتوقف على معرفة أحكامها التوزيع الحسابى للخسارات المشتركة ، ونبدأ دراسة التسوية بتحديد القانون والقواعد التى تحكمها ، ثم نبين كيفية تحديد كل من المجموعتين الدائنة التى لحقتها الخسارة والمدينة التى تلتزم بالمساهمة فيها ، ثم نعرض لدعوى المساهمة فى الخسارة المشتركة والضمانات التى تكفل تحقق تلك المساهمة .

فصل تمهيدى

تطور قواعد المساهمة فى الخسارة المشتركة

٧ - تضمن قانون رودس Rhodian Law الذى وضع عام ٩١٦ ق.م أول قاعدة مدونة بشأن المساهمة فى الخسارة المشتركة، وهى تقضى بأنه اذا ألقيت بضائع من حمولة السفينة فى البحر بقصد تخفيف هذه الحمولة فإن ما يضحى به فى سبيل المجموع يتعين التعويض عنه عن طريق مساهمة أفراد هذا المجموع[١]، وقد تضمنت هذه القاعدة المبدأ الذى اقتضته ضرورات الملاحة البحرية والذى يصور مدى التعاون والمشاركة بين أطراف الرحلة البحرية بأن يسهم من ينجو ماله نتيجة التضحية حينما تتعرض الرسالة البحرية للخطر فى تحمل الخسارة التي تلحق أحدهم وتترتب على هذه التضحية. ولكن القاعدة لم تتضمن سوى تطبيق وحيد لمبدأ المساهمة فى الخسارة المشتركة وهو التضحية عن طريق إلقاء البضائع فى البحر ، الا أن ذلك لا يقلل من أهميتها باعتبارها أول قاعدة مقننة لتنظيم المساهمة فى الخسارات البحرية[٢] ، وهى ما زالت المصدر التاريخى لأحكام الخسارات المشتركة فى النظم القانونية الحديثة. وقد اعتبر قانون رودس العادات البحرية مصدرا لقاعدة المساهمة فى الخسارات البحرية المشتركة مما يشير إلى استقرار هذا المبدأ منذ زمن بعيد حتى قبل صدور هذا القانون[٣] . ولما كان الفينيقيون قد مارسوا التجارة البحرية على نطاق دولى قبل وضع قانون رودس

---

(١) وردت هذه القاعدة فى مجموعة جستنيان تحت عنوان De Lege Rhodia de Jactu .

(٢) اقتضت ضرورة الملاحة البحرية إقرار هذه القاعدة إذ كان التجار قديما يصاحبون بضائعهم أثناء نقلها بطريق البحر ، وفى حالة تعرض السفينة للأعاصير واضطرار الربان إلى القاء جانب من الحمولة فى البحر لتجنب غرق السفينة كانت تقع مشاحنات بين أصحاب البضائع عند اختيار الربان البضائع التى يضحى بها ، ومن ثم جرى العمل على أن يتعهد أصحاب البضائع صراحة لمن تلقى بضاعته فى البحر بأنه اذا وصلت السفينة سالمة فإن كل من أفادوا من الخسارة التى تصيبه نتيجة التضحية ببضاعته يساهمون فى تعويضه عن هذه الخسارة ، ثم أصبحت تلك المساهمة عرفا مستقراً فأغنت عن التعهد الصريح .

(٣) رد بعض الباحثين فى أصل نظام الخسارات البحرية المشتركة الآثار الدالة على قيامه إلى القرن الحادى عشر قبل الميلاد - علي يونس ، الاستغلال البحرى رقم ١٧٤ .

فقد ذهب الفقيه Pardessus الى أنه من المحتمل أن يكون قانون رودس قد أخذ قاعدة المساهمة فى الخسارة المشتركة عن الفينيقيين ، ولو أنه لم يقدم حججا قوية تدعم هذا الرأى .

٨ - والى فقهاء الرومان يرجع الفضل فى تطوير قاعدة المساهمة فى الخسارة البحرية المشتركة ، فقد تناولها بعضهم بالشرح والتعليق ومنهم Servius و Ofilius و Labeo وأوضحوا أن هذه القاعدة ليست إلا تطبيقا لمبدأ المساهمة ، ومن ثم فهو يسرى على التضحية اذ اتخذت صورة قطع صارى السفينة والقائه فى البحر . كما أوضحوا ضرورة الربط بين المساهمة فى الخسارات المشتركة والمبادئ الأساسية لحق الملكية ، ومن ثم قصروا المساهمة على الخسارات التي تترتب على تضحية اختيارية voluntary sacrifice في سبيل السلامة العامة للرحلة البحرية ، بحيث يخرج عن نطاق قاعدة المساهمة ما عداها من الخسارات التى تنشأ عن حوادث بحرية فتقع مثل هذه الخسارات على عاتق من تصيبه وحده ، سواء المجهز أم الشاحنون ، وقد عرفت بالخسارات الخاصة particular average لأنها تخص من لحقته ، تمييزا لها عن الخسارات المشتركة ، وان جمعت بينهما الخصائص المميزة للخسارات البحرية بوجه عام ، وهى أن تقع نتيجة حادث استثنائى غير متوقع[١] . وقد منح القانون الرومانى الشاحنين الحق فى رفع دعوى لإلزام المجهز بأن يساهم فى الخسارات المشتركة L'actio locati كما منح المجهزين الحق فى رفع دعوى على الشاحنين لمطالبتهم بقيمة مساهمتهم فى الخسارة L'actio conducti .

وقد تضمنت التشريعات فى العصور الوسطى احكاما تنظم المساهمة فى الخسارات المشتركة ، منها قواعد أوليرون[٢] Rolls of Oleron التى تضمنت

---

(١) وعلى ذلك لا يعد خسارة ما يلحق السفينة من تلف الاستهلاك المعتاد ، وما يصيب البضائع من نقص نتيجة العوامل الجوية العادية ، وكذلك مصروفات الشحن والتفريغ فى الظروف العادية ، ورسوم دخول الموانئ والارشاد ، انظر شوفو رقم ٥١٦ ، دالوز Dictionnaire pratique de droit الطبعة الخامسة ص ١٤٣ رقم ٣ .

(٢) رغم غموض مصدر هذه القواعد فإن ثمة أدلة يستخلص منها أنها عبارة عن مجموعة أحكام يحتمل أنها صدرت من المحاكم فى بوردو وتتعلق بتجارة النبيذ التى كانت جزيرة أوليرون مركزا لها ، ويقال←

المواد ٨ و ٩ و ٣٥ منها أحكام المساهمة فى الخسارة المشتركة عند التضحية بالبضائع أو بصارى السفينة فى سبيل إنقاذ السفينة وحمولتها ، وأقرت مبدأ توزيع الخسارة على من تنجو أموالهم بسبب التضحية كل بحسب قيمة أمواله[1] . وهناك قواعد مماثلة فى مجموعة وسبى Wisbuy التى كانت تطبق فى دول بحر البلطيق ، وفى قوانين امستردام وجنوا وكاتالونيا ، وكذلك فى قانون مرشد البحر Guidon de la mer وهو مجموعة أحكام خاصة بالتأمين البحرى وضعت فى مدينة روان بفرنسا فى القرن السادس عشر .

٩ – وحينما صدر فى فرنسا عام ١٦٨١ الأمر الملكى الخاص بالبحرية فى عهد لويس الرابع عشر تضمن الأمر أحكاما تنظم الخسارات المشتركة مصدرها مجموعات القرون الوسطى ومن ثم جاءت بعض هذه الأحكام غير ملائمة لمقتضيات الملاحة البحرية فى القرن السابع عشر ، من ذلك أن الأمر استوجب استشارة أصحاب البضائع ورؤساء الملاحين قبل التضحية بالبضائع أو صارى السفينة وأهلابها لإنقاذ الرحلة البحرية حين وقوع عاصفة أو هجوم القراصنة ، مع أنه فى وقت صدور أمر عام ١٦٨١ كانت مصاحبة الشاحنين لبضائعهم قد توقفت منذ زمن طويل ، ورغم ذلك فقد انتقلت القواعد التى تضمنها أمر عام ١٦٨١ الى المجموعة التجارية الفرنسية التى صدرت عام ١٨٠٧ دون مراعاة لما كان يجرى عليه العمل فى التجارة البحرية ، وقد نقل المشرع المصرى أحكام الخسارات المشتركة ونصوص القانون البحرى عامة عن المجموعة التجارية الفرنسية .

إن ريتشارد الأول ملك انجلترا قام بمراجعتها خلال إقامته بهذه الجزيرة فى طريق عودته من الأراضى المقدسة ، وأقرها باعتبارها قوانين بحرية تحت اسم La Ley Olyroun وظلت هذه القواعد مصدرا هاما للقانون البحرى فى الجزء الاكبر من أوروبا ، وقد نقلت حرفيا الى كتاب البحرية الانجليزية المعروف باسم Black Book of Admiralty ، وناشد البرلمان الانجليزي هنرى الرابع أن يطلب من القضاة البحريين أن يستندوا فى أحكامهم إلى قواعد أوليرون والقوانين البحرية القديمة والقانون الانجليزى Common Law كما نقلت قواعد أوليرون الى القوانين القديمة فى الفلاندرز وكتالونيا وجنوا وهولندا – لاوندز وردلف رقم ٦ .

(١) pound by pound .

١٠ – وقد انتقلت قاعدة المساهمة فى الخسارات المشتركة إلى القانون الانجليزى والى تقنينات كل الدول التي تمارس التجارة البحرية ، وإن اختلفت فى هذه التقنينات تطبيقات تلك القاعدة العادلة . وفى القانون الانجليزى وقانون الولايات المتحدة الأمريكية يصعب تحديد القواعد التى تحكم نظام الخسارات المشتركة دون الرجوع إلى السوابق القضائية Precedents التى تبلورت فيها هذه القواعد ومن ثم أولينا القضاء الانجليزى أهمية خاصة فى هذا البحث ، ذلك أنه ليس هناك نصوص قانونية تحكم الخسارات المشتركة باستثناء مادتين فى قانون التأمين البحرى الذى صدر عام ١٩٠٦[١] مصدرهما السوابق القضائية التى استندت إلى العرف البحرى ؛ والتجار الانجليز هم الذين أرسوا فى العرف القواعد التى تنظم التجارة البرية والبحرية ، وقد استقرت فى القضاء الانجليزى قواعد ظلت حتى الآن مصدرا للقانون الانجليزى فيما لم يصدر بشأنه قوانين مكتوبة ، ولا نغالى اذا قلنا إن أحكام الخسارات المشتركة فى النظام الانجلو سكسونى تأسست على حكم أصدره القاضى لورنس Laurence عام ١٨٠١[٢] .

بدء حركة توحيد قواعد الخسارات المشتركة بوضع حلول جلاسجو :

١١ – وليس غريبا أن تبدأ فى هذه الحقبة محاولات بين حين وآخر لوضع قواعد دولية لتوحيد أحكام الخسارات المشتركة ، خاصة أن أحكام هذه الخسارات فى الدول ذات التشريعات البحرية ليست من النظام العام ومن ثم يجوز وضع قواعد اتفاقية مخالفة لها[٤] ، ويرجع فضل اقتراح وضع قواعد موحدة لتنظيم الخسارة المشتركة إلى جماعة مكتتبي اللويدز Lloyds under-

---

(١) راجع ما سبق ، رقم ٣ .

(٢) Birkley v. Presgrave (1801) 1 East 220 وقد ورد بأسباب الحكم :

"All loss which arises in consequence of extraordinary sacrifices made or expenses incurred for the preservation of the ship and cargo comes within general average, and must be borne proportionably by all who are interested".

لاوندز ورودلف رقم ٣٣ ، ومشار الى القضية فى لورد شورلى وجايلز ص ٢١١

(٣) Glasgow Resolutions

(٤) نقض فرنسى ٢٧ نوفمبر ١٩٠١ ، دالوز ١٩٠٢ – ١ – ٤٧٦ وسيرى ١٩٠٣ – ١ – ٢٦٢

writers واتحاد المكتتبين بليفربول وبعض الهيئات التجارية الأخرى ، فقد وجهوا نداء فى مطلع عام ١٨٦٠ إلى الاتحاد الوطنى لتقدم العلوم الاجتماعية بلندن[١] لينهض بهذا العمل الجليل ، واستجابة منه إلى هذا النداء أرسل خطابا دوريا مؤرخا فى مايو ١٨٦٠ إلى جميع الدول البحرية فى أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية[٢] دعا فيه إلى عقد مؤتمر لبحث الموضوعات التى تختلف القوانين بشأنها ، وقد انعقد المؤتمر فى ٢٥ سبتمبر عام ١٨٦٠ برئاسة اللورد بروجهام واتخذ قرارا يقضى بصياغة مشروع تدمجه الدول فى تشريعاتها ، يحدد بجلاء مضمون اصطلاح الخسارة المشتركة وما يدخل فى نطاقها ، ويوضح طبيعة الخسارات والأضرار والمصروفات التى تعد خسارات مشتركة ويضع قواعد لتحديد قيمة هذه الخسارات ، وقيمة المصالح التى تساهم فيها ، على أن ترسل صور من المشروع إلى الغرف التجارية واتحادات مالكى السفن والمؤمنين فى جميع أنحاء العالم لدراسته وابداء الرأى فيه وتعاد صياغة المشروع على ضوء آراء تلك الجهات ، وقد وضع المؤتمر حلولاً للمسائل التى عرضت على بساط البحث بلغت أحد عشر حلاً .

وقد صيغت حلول جلاسجو باعتبارها مشروعا لقانون تدمجه الدول المشتركة فى المؤتمر فى قوانينها[٣] ، وكان ذلك من أسباب عزوف كثير من الدول عنها ، اذ كان المقصود بهذا المؤتمر وضع قواعد اتفاقية وليس وضع مشروع قانون ، بل إن هيئة اللويدز التى كانت من بين من وقعوا خطاب الدعوة للمؤتمر ناصبت حلول جلاسجو العداء ، وقد صيغت هذه الحلول فى مائة وست وعشرين مادة ولذلك لقيت نقدا شديدا حتى إن لجنة شكلها الاتحاد الوطنى لتقدم العلوم الاجتماعية أوصت مؤتمر جيلد هول بلندن الذى حدد لانعقاده يوم ٢٦ يونيو عام ١٨٦٢

---

(١) The National Association of the Promotion of Social Science

(٢) جاء بهذا الخطاب : "Uncertainty in law is alway as an evil and in regard to general average, the evil is peculiarly felt."

(٣) كان مشروع القانون بعنوان :

"An Act to consolidate and amend the Laws relating to general average sacrifices and general average contribution".

٢

لمناقشة المشروع بأن يحذف منها ثلاثين مادة مع تعديل باقي المواد وإعادة بحث بعضها في مناقشة علنية .

وفي مؤتمر جيلد هول Guildhall لم تناقش مواد المشروع عامـة ، وانما اقترحت تعديلات عديدة للمشروع ، واخيرا انتهى الأمر بأن عُهد الى لجنة باعداد مشروع أو مجموعة من الحلول لتوحيد قواعد الخسارات المشتركة في الدول التجارية ، وقد شكلت هذه اللجنة من ستة عشر عضوا برئاسة الدكتور ويندت من بينهم ممثلين لانجلترا والولايات المتحدة وهولندا وبلجيكا والدانمرك ، وقد حددت اللجنة المسائل الرئيسية محل الخلاف بشأن الخسارات المشتركة وأعدت مشروع قانون وطلبت من الدول ابداء الرأى وما تراه من انتقادات للمشروع[1] .

قواعد يورك York Rules عام ١٨٦٤ :

١٢ – استقر الرأى بعد ذلك على عقد مؤتمر دولى في يورك بتاريخ ٢٦ سبتمبر عام ١٨٦٤ ووزع على الأعضاء مشروع لقانون يتخذ أساسا للمناقشة في المؤتمر ، وقد اعترض ممثل هيئة اللويدز في بداية أعمال المؤتمر بأن الهدف منه فيما يبدو هو تعديل النظام القانونى للخسارات المشتركة في القانون الانجليزى لا وضع قواعد لتوحيد القانون الذى يحكم الخسارات المشتركة ، كما اعترض على عديد من مواد المشروع المعروض على المؤتمر ، وقد أيد كثير من مندوبى الدول هذا الاتجاه وأسفر المؤتمر عن الاتفاق على احدى عشر قاعدة عُرفت بقواعد يورك ، وقد اقترح الفقيه الانجليزى لاوندز Lowndes بالإضافة إلى ادماج الدول لتلك القواعد في تشريعاتها أن تتضمن سندات الشحن وعقود تأجير السفن شرطا يقضى بأن تطبق قواعد يورك على جميع المنازعات الخاصة بالخسارات المشتركة.

قواعد يورك وانفرس عام ١٨٧٧ :

١٣ – قام مندوبو الدول التي اشتركت في مؤتمر يورك باعداد أبحاث

---

(١) نشرت أعمال هذه اللجنة في يناير عام ١٨٦٤ بعنوان :

Transactions of the International General Average Committee.

ودراسات في القواعد التي وضعت في هذا المؤتمر ، وقد أثارت هذه الأبحاث وتلك الدراسات مناقشات حول قواعد يورك[1] ، ورغم معارضة هيئة اللويدز لتقنين قواعد الخسارات المشتركة في انجلترا فان الأمل في توحيد هذه القواعد لم يضعف[2] ، واستمرت محاولات التوحيد حتى عام ١٨٧٥ حين انعقد في لاهاي المؤتمر السنوي الثالث لاتحاد تطوير وتدوين القانون الدولي[3] فقد لفت أحد أعضائه النظر إلى أهمية إعادة بحث القوانين التي تحكم الخسارات المشتركة. وفي الاجتماع التالي للمؤتمر عام ١٨٧٦ ألقى الاستاذ هاش Mr. Hach بحثا عن تاريخ حركة توحيد قواعد الخسارات المشتركة واقترح مواصلة الجهود لتحقيق هذا الهدف الجليل ، على أن يتضمن القانون الموحد تعريفا للخسارات المشتركة ، ويلاحظ أن هذا الاقتراح البناء هو الأساس الصحيح في نظرنا لتوحيد قانون الخسارات المشتركة ، ذلك أن المحاولات السابقة اكتفت بوضع قواعد هي أقرب الى الحلول الجزئية منها إلى قواعد تصلح أساساً للتوحيد الدولي لأحكام الخسارات المشتركة . واستجابة لهذا النداء شكلت لجنة لدراسة الموضوع برئاسة Sir. Travers Twiss وفي عام ١٨٧٧ عقد اجتماع في أنفرس لمحاولة الوصول إلى قواعد موحدة حضره مندوبون عن ثمان وستين دولة ومندوبان عن هيئة اللويدز أعلنا منذ بدء الاجتماع عن معارضة الهيئة في اتخاذ قواعد يورك أساسا لمحاولة التوحيد لأن مقتضى هذه القواعد توسيع نطاق الخسارات المشتركة ، ولكن المندوبين المجتمعين لم يؤيدوا وجهة نظر هيئة اللويدز وواصلوا دراسة قواعد يورك كأساس لمحاولة التوحيد ، وقد تمت الموافقة عليها بعد ادخال بعض التعديلات، ومع الأسف لم تلق الدعوة إلى بدء قواعد يورك وانفرس بتعريف الخسارة المشتركة قبولا لدى المندوبين .

---

(١) أسهم في هذه المناقشات اتحاد الغرف التجارية Associated Chambers of Commerce بقصد الاستقرار على قواعد يورك بإدماجها في تشريعات الدول كوسيلة لتوحيد قانون الخسارات المشتركة .

(٢) اقترحت الحكومة الايطالية عام ١٨٧١ الدعوة إلى عقد مؤتمر في نابلي لإمكان وضع قانون موحد للخسارات المشتركة .

(٣) Association for the Reform and Codification of the Law of Nations

١٤ – والجدير بالملاحظة أن قواعد يورك وانفرس عام ١٨٧٧ حُذف منها كل ما يخص حث الدول على إصدار القواعد الموحدة فى صورة قوانين تضاف إلى تشريعاتها ، ولعل حكمة ذلك تفادى صعوبات إصدار الدول تشريعات تتضمن القواعد الموحدة ، والاكتفاء بإدماج شروط فى عقود النقل واستئجار السفن ووثائق التأمين البحرى تحيل إلى قواعد يورك وانفرس ومن ثم تستمد هذه القواعد قوتها من إرادة المتعاقدين لا من القوانين ، وسيرا فى هذا الاتجاه دعا الاتحاد العام للمجهزين فى انجلترا[١] إلى اجتماع لأصحاب السفن والمؤمنين وغيرهم من المهتمين بالتجارة البحرية قرروا فيه موافقتهم على تطبيق أحكام قواعد يورك وأنفرس بشأن الخسارات المشتركة ، وعلى أن يتم الاتفاق على إدراج شروط تحيل إليها فى سندات الشحن وعقود استئجار السفن ووثائق التأمين ، واقترحوا أول يناير عام ١٨٧٩ موعدا لبدء العمل بهذه الشروط[٢] .

١٥ – ولعل أبلغ دليل على نجاح محاولة التوحيد ما أعلن فى مؤتمر اتحاد تطوير وتدوين القانون الدولى الذى انعقد فى جيلد هول بلندن عام ١٨٧٩ من أن مالكى خمس الحمولة الكلية للسفن البريطانية قد وافقوا على إدماج قواعد يورك وأنفرس فى سندات الشحن وعقود تأجير السفن ، كما أن عددا كبيرا من أعضاء اتحاد التأمين التبادلى[٣] والمؤمنين بوجه عام وافقوا على إدراج تلك القواعد فى وثائق التأمين دون زيادة فى الأقساط رغم استمرار معارضة هيئة اللويدز وهيئات تصفية الخسارات البحرية ، ذلك أن بعض الأحكام صدرت من المحاكم الانجليزية بشأن قواعد يورك وأنفرس وزادت من أهميتها ، ولم ينقض عام ١٨٧٩ حتى كانت هيئات المجهزين والمؤمنين والمشتغلين بالتجارة البحرية فى الولايات المتحدة والمستعمرات البريطانية وفى أوروبا قد وافقوا على القواعد الموحدة ، وظهر أثر ذلك فى عقود استئجار السفن ووثائق التأمين ، وفى عام ١٨٨١ كانت تلك القواعد قد أصبحت قواعد مستقرة فى جميع الدول تقريباً .

---

(١) General Shipowners Association

(٢) لاوندز وورودلف رقم ٤٩٦ .

(٣) Mutual Insurance Association

قواعد يورك وانفرس عام ١٩٢٤ :

١٦ – وبعد أن استقر العمل بالقواعد الموحدة مدة تربو على عشر سنوات تبين أنها فى حاجة الى بعض التعديلات حتى تكون متفقة مع متطلبات العمل المتغيرة ، وقد اقترح اتحاد مصفى الخسارات البحرية[١] بعض هذه التعديلات فى تقرير طرح للبحث فى مؤتمر اتحاد تطوير وتدوين القانون الدولى الذى عقد فى ليفربول عام ١٨٩٠ وقد أقر المؤتمر بعض التعديلات وأضاف قواعد جديدة إلى قواعد يورك وانفرس وأصبح عددها ثمان عشرة قاعدة لقيت نجاحا دوليا مماثلا لقواعد عام ١٨٧٧ ، وقد أسهم فى هذا النجاح وضع قواعد عملية موحدة لتسوية الخسارات البحرية على أساس قواعد يورك وأنفرس التى أسفر تطبيقها عن سهولة تفسيرها فى جميع الدول .

ومع ذلك ، ظلت القواعد الموحدة عبارة عن مجموعة من الحلول الجزئية لا تربطها قواعد ومبادئ قانونية عامة ، ولكن ذلك لم يكن عيبا جوهريا فى قواعد يورك وأنفرس ، إذ فى هذه الحقبة من الزمن كانت التجارة البحرية فى مرحلة هامة من مراحل تطورها المستمر ، فقد طرأت على وسائل النقل تطورات هائلة خاصة بعد حلول قوة الدفع بالبخار محل الأشرعة فى تسيير أغلب السفن ، ومن ثم كان من الأفضل عدم التقيد بمبادئ وقواعد عامة تتضمنها قواعد يورك وأنفرس لتظل قابلة للتطوير تبعا لاحتياجات التجارة البحرية .

وفى عام ١٨٩٥ نشر مقال للقاضى الانجليزى[٢] Dowdall Q.C. اقترح فيه صياغة مجموعة موحدة تضم قواعد الخسارات المشتركة ، وقد أعد مشروعا لهذا القانون الموحد تضمن تعريفا للخسارات المشتركة وكيفية تقديرها والمساهمة فيها .

واستمرارا للدعوة إلى توحيد قواعد الخسارات المشتركة قدمت إلى مؤتمرى اتحاد القانون الدولى[٣] عام ١٩٠٠ وعام ١٩٠٦ عدة أبحاث بشأن قواعد يورك وأنفرس ، وفى المؤتمر الثانى صدر قرار بالاجماع بدعوة المجلس التنفيذى للمؤتمر

---

(١) The Association of Average Adjusters .

(٢) منشور فى مجلة Law Quarterly Review, January 1895

(٣) International Law Association

ليقوم بتشكيل لجنة دولية من مصفى الخسارات البحرية تبحث حالات الخلاف التى تعرض بشأن الخسارات المشتركة.وفى مؤتمر عقد عام ١٩١٠ بلندن اتخذ قرار بتشكيل لجنة لبحث ومقارنة القواعد المنظمة للخسارات المشتركة فى تشريعات الدول البحرية وكان Dowdall مقررا لهذه اللجنة التى طرح تقريرها على مؤتمر اتحاد القانون الدولى الذى عقد فى باريس عام ١٩١٢ وقد أشاد المؤتمر بمجهودات هذه اللجنة وأعاد لها تقريرها لتعد على ضوئه مشروع قانون للخسارات المشتركة ، وقد قدمت اللجنة مشروعها الى المؤتمر الذى عقد فى مدريد عام ١٩١٣ وتمت الموافقة عليه وطلبت من مقرر اللجنة عرض المشروع على المهتمين به لاستطلاع رأيهم فيه على أن يعرض الموضوع للبحث فى مؤتمر اتحاد القانون الدولى بلاهاى عام ١٩١٤ ونشر مشروع القانون فى ربيع عام ١٩١٤[1] وقد أثار اهتماما شديدا كما وجهت له بعض الانتقادات الهامة ، وقد انتهى الأمر إلى أن أغلب الهيئات التي يهمها المشروع لم توافق عليه وآثرت الإبقاء على قواعد يورك وأنفرس القائمة مع إدخال بعض التعديلات عليها .

١٧ – وقد توقفت كل مجهودات إعادة النظر فى قواعد يورك وأنفرس خلال الحرب العالمية الأولى ، وبعد عودة الاستقرار السياسى والاجتماعى عقب انتهاء الحرب وجه اتحاد القانون الدولى خطابا إلى اتحاد مصفى الخسارات البحرية يطلب منه رأيه فى مشروع القانون الذى وضع عام ١٩١٤ واقتراحاته بشأن تطويره ، وفى اجتماع غير عادى عقد فى ٢٣ اكتوبر عام ١٩٢٣ عارض كثير من المندوبين هذا المشروع واقترحوا إعادة النظر فى قواعد يورك وأنفرس وتقرر تشكيل لجنة خاصة مكونة من خمسة ممثلين وخمسة من مصفى الخسارات البحرية لتقديم مشروع القانون واقتراح ما يلزم لتطويره وإعادة صياغته لو استدعى الأمر ذلك .

وفى اجتماع عام لاتحاد مصفى الخسارات أشار الفقيه الانجليزى لاوندز إلى تاريخ حركة توحيد قواعد الخسارات المشتركة والى ضرورة وضع تعريفات ومبادئ عامة في القواعد الموحدة تعين على حل المنازعات التى لا تتضمن القواعد

(١) نشر بعنوان : Draft International Law Relating to General Average

أحكاما لها ، وأيده فى هذا الرأى قرار صدر فى اجتماع دولى للمجهزين عقد فى لندن بضرورة مراجعة قواعد يورك وأنفرس لتصبح ملائمة لاحتياجات العصر ، مع وضع مبادئ عامة لتطبق فى الحالات التى لم ترد بشأنها حلول فى هذه القواعد[1] .

وفى الوقت الذى بذل فيه اتحاد مصفى الخسارات البحرية مجهوداته سالفة الذكر من أجل تطوير قواعد يورك وانفرس كانت الشعبة الفرنسية لاتحاد القانون الدولى تقوم بمراجعة هذه القواعد ، وتضمن تقريرها ضرورة تصدير تلك القواعد بتعريف يتضمن المبادئ الأساسية لنظام الخسارات المشتركة ، تتبعها قواعد مفصلة مرتبة ترتيبا منطقيا تشمل تطبيقات لهذه القواعد العامة والاستثناءات التى ترد عليها ، والطريف ان اقتراحات الشعبة الفرنسية اتفقت فى الأسس وفى كثير من التفصيلات مع اقتراحات اللجنة التى كونها اتحاد مصفى الخسارات البحرية فى انجلترا ، رغم أن كلا من اللجنتين كانت تعمل مستقلة عن الأخرى .

وكانت المرحلة الهامة فى وضع قواعد موحدة للخسارات المشتركة هى انعقاد المؤتمر الثالث والثلاثين لاتحاد القانون الدولى بمدينة ستكهولم فى الثامن من سبتمبر عام ١٩٢٤ وتولت لجنة خاصة بالخسارات المشتركة مراجعة تقارير لجان الصياغة وأقرت القواعد الجديدة التى عرفت بقواعد يورك وأنفرس عام ١٩٢٤ ثم وافق المؤتمر على هذه القواعد التى لقيت بعد نشرها موافقة اجماعية من الهيئات المهتمة بالخسارات البحرية المشتركة[2]

قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ المعدلة عام ١٩٧٤

١٨ – كان من الواضح أن قواعد عام ١٩٢٤ المرقومة بالأحرف تتضمن مبادئ عامة تطبق فى الحالات التى لم يرد بشأنها نص فى القواعد المرقومة بالأعداد ،

---

(١) لاوندز وورودلف رقم ٥١٢ و ٥١٣ ؛ هارل كورت – ملزمة ٥ رقم ٢١

(٢) لم تلق قواعد يورك وانفرس عام ١٩٢٤ قبولاً فى الولايات المتحدة الامريكية حيث شكلت الغرفة التجارية لجنة لدراستها ، وقد وجهت لها بعض الانتقادات وأبديت اقتراحات أبلغها مؤتمر الغرف التجارية الى الشعبة الأمريكية لاتحاد القانون الدولى ، التى رفعتها بدورها الى الاتحاد فى لندن ، وقد رد الاتحاد على الاعتراضات الأمريكية فى تقرير مفصل – لاوندز وورودلف رقم ٥١٩ .

وذلك حسبما يبين من قصد الذين تولوا صياغة هذه القواعد ومن مؤتمر استكهلم الذى أقرها ، ولكن هذه النظرة تغيرت تغيرا شاملا إثر حكم صدر عن القضاء الانجليزى قضى بأن القواعد المرقومة بالأحرف تعتبر قواعد عامة تحكم الخسارات المشتركة، أما القواعد المرقومة بالأعداد فلا تعدو تطبيقات خاصة specific examples لتلك القواعد العامة [1] ، وذلك يعنى أن كل المنازعات التى تحكمها القواعد المرقومة بالأعداد تطبق فى شأنها القواعد العامة والمبادئ الواردة فى القواعد المرقومة بالأحرف [2] ، وقد أثار هذا القضاء استياء الدوائر التجارية فى بريطانيا ومن ثم عقدت اتفاقية عام ١٩٢٩ بين كبار المجهزين والمؤمنين فى انجلترا عرفت باسم Makis Agreement نسبة إلى قضية Makis case التى صدر فيها الحكم سالف الذكر ، وتقضى هذه الاتفاقية بأن الهدف الرئيسى لقواعد يورك وأنفرس هو ضمان توحيد قواعد الخسارات المشتركة وأن الحكم سالف الذكر أثار مسألة البحث عن قصد واضعى قواعد يورك وانفرس عام ١٩٢٤ . ولوضع حد لهذا الخلاف فى تفسير ذلك القصد فقد اتفق على أن تفسر القواعد كما لو كانت قد تضمنت نصا يقضى بأن تسوية الخسارة المشتركة تتم وفقا للقواعد المرقومة بالأحرف من A الى G ما لم يرد بشأنها نص فى القواعد المرقومة بالأعداد من ١ الى ٢٢ وان المنازعات المعروضة والمستقبلة يفصل فيها على هذا الأساس ، ورغم أن هذه الاتفاقية لا تلزم غير الطرفين الموقعين عليها فقد جرى العمل على أساسها فى الدول الأخرى ، وكان نصرا لهذا الاتجاه أن تضمنت قاعدة التفسير [3] Interpretation Rule التى

---

(١) Vlassopoulos v. British and Foreign Marine Insurance Co., Ltd. (1929) 1 K.B. 187; The Makis Case.

(٢) وقد جاء بأسباب القاضى Roche تأييدا لوجهة نظره :

"... a general set of Rules provided laying down the general principles which are to operate, then the Rules go on to deal with certain specific cases, and I am satisfied on the true construction of the Rules that those cases are dealt with not by way of mere illustration, but in order to make definite and certain what the Rules decide about certain cases which are on the border line and which might be held to be on one side or the other of the line which is to be drawn under the general Rules ..."

(٣) راجع ما سبق رقم ٥ وانظر مقال الأستاذ جوفار : D.M.F. Les Règles d'York et Anvers, 1950 P.4 وأنظر أيضاً ويرنر فى شرح القانون البحرى السويسرى ، جنيف ١٩٦٤ ص ٤١١

تتصدر قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ حكم هذه الاتفاقية .

١٩ – وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية ظهر اتجاه إلى ضرورة تعديل قواعد يورك وانفرس لعام ١٩٢٤ وقد أثير ذلك فى مؤتمر اللجنة البحرية الدولية[1] المنعقد فى أنفرس عام ١٩٤٧ وقد دُعى اتحاد القانون الدولى ليسهم فى هذا التعديل ، وبعد مؤتمره الذى عقد فى بروكسل عام ١٩٤٨ تقرر تعديل القاعدة رقم ١٢ من قواعد عام ١٩٢٤ ورؤى تعديل قواعد أخرى وأن خير وسيلة لذلك التعاون فى سبيل هـذه الغاية بين اللجنة البحريـة الدولية والمجلس التنفيذى لاتحاد القانون الدولى ، وقد انعقد الاتحاد البريطانى للقانون البحرى[2] بلندن فى يوليو عام ١٩٤٨ وشكل لجنة لدراسة التعديلات المقترحة ، كما تكونت لجان أخرى بوساطة اللجان الاقليمية للجنة البحرية الدولية لهذا الغرض ، وشكل المكتب الدائم للجنة البحرية الدولية لجنة دولية اجتمعت بلندن فى ٤ و ٥ يوليو عام ١٩٤٩ برئاسة Leopold Dor وقامت ببحث كل قاعدة على حدة واتخذت قرارات بشأن كل المسائل المختلف عليها ، ووضعت لجنة الصياغة تقريرا مرفقا به قواعد يورك وأنفرس المعدلة ، وقد وزع التقرير لدراسته ، وعرضت الملاحظات الواردة عن المشروع على مؤتمر اللجنة البحرية الدولية المنعقدة بامستردام فى سبتمبر عام ١٩٤٩ وقد وافق المؤتمر على القواعد بعد إدخال تعديلات طفيفة عليها وهى القواعد المعروفة بقواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ وتمت الموافقة عليها من جميع الدول دون تحفظات .

ومنذ عام ١٩٦٤ بدأ البحث فى تعديل صياغة قواعد عام ١٩٥٠ عن طريق استطلاع للرأى Questionnaire أجرته اللجنة البحرية الدولية عام ١٩٧٠ ، وقد اعتمدت اللجنة نفس صياغة عام ١٩٥٠ مع إدخال تعديلات عليها ، بعضها جوهرى والآخر يسير ، وأحيلت هذه الصياغة الجديدة الى اتحاد القانون البحري فوافق عليها فى مؤتمره الثلاثين عام ١٩٧٤ الذى عقد فى مدينة هامبورج وحضره ممثلون عن تسع وعشرين دولة – ليس من بينها للأسف أى من الدول العربية –

---

(١) Comité Maritime International

(٢) The British Maritime Law Association

وكان الهدف من التعديل تبسيط تسوية الخسارات المشتركة ، وقد احتفظ للقواعد بنفس أرقامها ، وسنشير الى هذه التعديلات كل فى موضعه ، وتسرى القواعد المعدلة اعتبارا من أول يوليو عام ١٩٧٤ ، ومنذ هذا التاريخ تعرف بقواعد يورك وأنفرس عام ١٩٧٤ .(١)

---

(١) بحث عن الخسارات المشتركة ألقاه Mr. J.M.B. Lloyd رئيس لجنة الشروط بمجمع مكتتبي التأمين بلندن فى ندوة دراسية عن التأمين البحرى عقدت بالكويت فى الفترة من ١٤ الى ١٧ إبريل عام ١٩٧٤ أقامتها شركة الكويت للتأمين بالتعاون مع الأمانة العامة للاتحاد العام العربي للتأمين ، وقد شاركنا فى تمثيل جامعة الكويت فى هذه الندوة .

الباب الأول

تحقق الخسارات البحرية المشتركة

٢٠ – نخصص الفصل الأول من هذا الباب للشروط التي يجب توفرها حتى تتحقق الخسارة البحرية المشتركة طبقا لقواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ والمعدلة عام ١٩٧٤ وفي التشريعات الانجلوسكسونية واللاتينية ، ثم نعرض للمسائل التي تؤثر على تحقق الخسارة المشتركة والمساهمة فيها ، فنبحث في الفصل الثاني أثر الخطأ الذى يقع من أصحاب المصالح الممثلة في الرسالة البحرية على توفر وصف الخسارة المشتركة ، وأثر الاعفاء من المسئولية عن الخطأ على تحقق تلك الخسارة ، وأثر العيب الذاتى على تحققها ، وفى الفصل الثالث نعرض لمدى أثر الخسارة الخاصة على تحقق الخسارة المشتركة وذلك حين وقوع التضحية نتيجة خسارة خاصة ، والتضحية بشيء سبق هلاكه أو تلفه ، وحين تتجه إرادة الربان الى تجنيح السفينة عندما يكون الجنوح حتميا .

الفصل الأول

شروط تحقق الخسارات المشتركة

٢١ – حتى يمكن استنباط شروط تحقق الخسارات المشتركة طبقا لقواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ يتعين الرجوع إلى القواعد العامة المرقومة بالأحرف ، والقاعدة الأولى منها[١] Rule A تتضمن شروط تحقق الخسارة المشتركة ، وهي تقضى بأن الخسارة البحرية المشتركة تتحقق اذا حدثت عمدا تضحية أو أنفقت مصروفات في ظروف غير عادية لها ما يبررها من أجل السلامة العامة للمحافظة على الأموال المعرضة لمخاطرة بحرية مشتركة وذلك من حادث بحرى يهددها . ويتصل بشروط تحقق الخسارة المشتركة حكم ورد في القاعدة C ، يقضى بألا تعد من الخسارات المشتركة سوى الخسارات والأضرار والمصروفات التى تعتبر نتيجة مباشرة direct consequence للعمل الاختيارى الذى قصد به المحافظة على الرسالة البحرية[٢] general average act وهو في رأينا حكم مكمل للشروط التى تضمنتها القاعدة A لتحقق الخسارة .

٢٢ – ويمكن إجمال الشروط كلها مرتبة بحسب ورودها في القاعدتين سالفتى الذكر على الوجه الآتى :

ا – أن تقع تضحية مادية أو انفاق مصروفات في ظروف استثنائية[٣] عند تعرض

---

(١) Rule A-There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

(٢) تجب التفرقة بجلاء بين العمل الاختيارى general average act وهو فعل التضحية الذى يؤدى الى وقوع الخسارة المشتركة ، وبين الخسارة general average loss التى تلحق أحد أطراف الرسالة البحرية والتى يسهم فيها أصحاب المصالح الأخرى الذين يفيدون من التضحية ، وكذلك مساهمة أطراف الرسالة البحرية في الخسارة المشتركة general average contribution ، انظر رسالتنا الاعفاءات والمسموحات في التأمين البحرى ، القاهرة ١٩٦٦ رقم ٤٠ ، ديوكورث ص ١٨٨ .

(٣) extraordinary sacrifice or expenditure

الرسالة البحرية لحادث بحرى maritime peril .

ب- أن تحدث هذه التضحية أو ذلك الانفاق اختيارا وأن يكون لهما ما يبررهما

جـ- أن تتم التضحية المادية أو انفاق المصروفات من أجل السلامة العامة للمحافظة على المصالح المشاركة في المخاطرة البحرية the common safety .

د - أن تكون الخسارات أو الأضرار نتيجة مباشرة للعمل الاختيارى الذى يقصد به المحافظة على الرسالة البحرية .

هـ- أن تؤدى التضحية إلى إنقاذ باقى المصالح المشاركة فى المخاطرة البحرية .

٢٣ - ولما كانت هذه الشروط يتعين تحققها مجتمعة حتى يتوفر للخسارة البحرية وصف الخسارة المشتركة التى تبرر لمن تصيبه مطالبة أصحاب المصالح الأخرى المشاركة فى المخاطرة البحرية بالمساهمة فى الخسارة التى تلحقه ، وتثير كل من هذه الشروط بحثاً قانونياً مستقلاً وقد عرضت مشكلات كثيرة بشأنها على القضاء وخاصة فى انجلترا وأصدر فيها أحكاما رائدة حتى قبل أن تستقر قواعد يورك وأنفرس فى صورتها الحالية ، لذلك نخصص مبحثا لكل شرط من الشروط سالفة الذكر .

المبحث الأول

وقوع التضحية فى ظروف استثنائية عند تعرض الرسالة لحادث بحرى

٢٤ – يشترط طبقا للقاعدة A من قواعد يورك وأنفرس أن تقع التضحية الاختيارية بقصد إنقاذ المصالح المشاركة فى الرحلة البحرية من حادث بحرى يهددها[١] peril ومن ثم يتعين أن يتوفر للحادث الذى تتعرض له الرسالة البحرية وتنشأ عنه التضحية الاختيارية شروط الحوادث البحرية maritime perils وهى أن يكون الحادث فجائيا fortuitous غير متوقع unforsean وقد تنشأ الخسارة المشتركة عن حادث من حوادث البحر perils of the sea وهى الحوادث الفجائية والعرضية للبحار باستثناء ما يقع عادة بفعل الرياح والأمواج[٢]. ويجب أن يكون الحادث الذى يستوجب التضحية مهددا بحدوث خسارة مادية تلحق المصالح المشاركة فى الرسالة البحرية[٣].

٢٥ – وقد أوضح القضاء الانجليزى فى عديد من أحكامه أن تكون التضحية بجزء من السفينة أو بعض شحنتها أو انفاق مبلغ من النقود قد تمت بصورة استثنائية extraordinary كما أن الفقه الانجليزى يدرج هذا العنصر ضمن شروط تحقق الخسارات البحرية المشتركة موضحا أن العمل الذى يقع لتفادى حادث يهدد الرحلة البحرية يجب الا يكون عملا عرضيا incidental مما قد يقع خلال رحلة عادية من الرحلات التى تستخدم فيها السفينة فى الظروف المعتادة ، بل يتعين

---

(١) من البديهى أنه يتعين تعرض اكثر من مصلحة لحادث حتى يثور بحث الخسارة المشتركة ، وهذا ما عبر عنه القاضى بلاكبرن فى قضية Kempt v. Halliday (1866) L.R.1.Q.B. 50 بقوله فى أسباب قضائه
"It is essential that there should be a voluntary sacrifice to prevent more subjects than one".

(٢) فى التفرقة بين الحوادث البحرية وحوادث البحر ، انظر رسالتنا الاعفاءات والمسموحات فى التأمين البحرى – القاهرة ١٩٦٦ رقم ٢٤٠ وما بعده .

(٣) "The peril must be of such a nature that there is impending danger to the common interest"
وينتر ص ٤٠٨ وأنظر شارلز ورث ص ٣٣٤ الذى عبر عن ذلك بقوله :
"The danger must be a real one."

أن يكون العمل الذى يعد تضحية اختيارية من الأعمال التى تخرج من النطاق المعتاد لواجبات المجهز أو الربان خلال استخدام السفينة فى رحلة عادية[1] ، وعلى ذلك لا تعد التضحية خسارة مشتركة إلا اذا حدثت خلال تعرض الرحلة البحرية لحادث يهدد المصالح المشاركة فى الرسالة البحرية imminent peril بحيث يكون من المحتم أن تقع تضحية فى سبيل السلامة العامة[2] .

٢٦ – ويلاحظ أن اشتراط تعرض الرسالة البحرية لحادث يهددها لا يعنى أن يكون الحادث قد وقع بالفعل أو أن يكون على وشك الوقوع immediate حتى تعد التضحية خسارة مشتركة ، فلا يشترط أن يتحقق الحادث فعلا طالما أن الخشية من وقوعه لها ما يبررها[3] إذ ليس من المصلحة أن يظل الربان مكتوف الأيدى حتى يتحقق الحادث لتعتبر التضحية خسارة مشتركة . وقد عرضت على القضاء الانجليزى دعوى تخلص وقائعها فى أن سفينة تعرضت لظروف جوية سيئة خلال رحلتها وتسرب ماء البحر إليها فاضطر الربان الى استخدام الفحم الذى كان معداً كوقود لها فى تشغيل مضخات لتفريغ الماء من باطن السفينة مما أدى إلى نقص الوقود ومن ثم قام الربان بقطع بعض الصوارى واستخدمها وقودا لتسيير السفينة ، وثار النزاع حول ما اذا كان قطع الصوارى يعتبر خسارة مشتركة ، وقد

---

(١) "The act must be one which is outside the normal scope of the vessel's activity upon her voyage."

بارتل ص ١٧١ وتطبيقا لهذا المبدأ حكم فى قضية The Bona (1895) بأن استخدام الآلات المحركة للسفينة وما استهلكته من وقود فى سبيل تخليصها بعد جنوحها يعتبر خسارة مشتركة ، ذلك أن استخدام الآلات فى هذه الحالة لا يدخل فى نطاق الاستخدام المعتاد خلال الملاحة العادية ، وعلى عكس ذلك حكم فى قضية Wilson v. Bank of Victoria (1867) L.R.2.Q.B. 203 بأن الخسارة المترتبة على استخدام الآلات المساعدة الاحتياطية للسفينة لمواصلة رحلتها بعد أن فقدت قوتها المحركة الرئيسية نتيجة اصطدامها بجبل من الجليد لا تعتبر خسارة مشتركة .

(٢) لورد شورلى وجايلز ص ٢٠٠ ، ستيفنس وبورى ص ٣٥٦ ، ديوكورث ص ١٨٩ ، باين ص ١١٨

(٣) فى ذلك قال القاضى روش :

"it would be a very bad thing if shipmasters had to wait until that state of things arose in order to justify them doing any act which would be a general average act." Vlassopoulos v. British and Foreign Marine Insurance Co. (1929) 1.K.B.199.

اختلف رأى القضاء حول ما اذا كانت هذه الصورة يتوفر فيها شرط تعرض الرحلة البحرية لحادث فورى وشيك الوقوع يهدد سلامتها ، وقضى في الدعوى بأن الخسارة التى ترتبت على قطع الصوارى تعد خسارة مشتركة ، وأوضح البارون Kelly وجهة نظره قائلا إن التضحية بالصوارى جنبت الرحلة ما يترتب على تعرض السفينة وحمولتها لحوادث بحرية لو بقيت السفينة بلا وقود ، ومن ثم فالتضحية بالصوارى كانت تضحية بمال للمجهز فى سبيل مجموع العناصر المشاركة في الرحلة[1] . وقد عرض نزاع مماثل بعد خمس سنوات من الحكم سالف الذكر على القضاء الانجليزى بشأن سفينة أبحرت من كويبك إلى لندن واضطر الربان إلى استخدام بعض الصوارى وجانب من شحنة السفينة كوقود بعد أن نفذ الفحم الذى كان على ظهر السفينة نتيجة استخدامه فى تشغيل مضخات لتفريغ ماء البحر الذى تسرب الى السفينة خلال ظروف جوية سيئة تعرضت لها ، وقد قضى ابتدائيا لصالح أصحاب البضائع التى استخدمت كوقود بأن الخسارة التى لحقتهم خسارة مشتركة ، وتأيد الحكم استئنافيا[2] ، وقد أوضح الحكم فى هذه الدعوى حقيقة هامة ، إذ ثبت من وقائع الدعوى أن مالك السفينة كان قد زودها بكمية الفحم اللازمة لتسييرها ، كما وفر عليها الوقود الخاص بتشغيل مضخات المياه بحيث انه لو لم تكن السفينة مزودة بوقود تشغيل المضخات لما اعتبرت الخسارة المترتبة على استخدام البضائع والصوارى كوقود خسارة مشتركة لأن مالك السفينة يكون حينئذ قد أخل بتعهد ضمنى[3] هو تزويد السفينة بالوقود اللازم لتشغيل المضخات التى وضعها عليها ، وفى هذه الحالة لا يعتبر النقص المفاجئ فى وقود السفينة الذى أدى إلى استخدام الصوارى والبضائع كوقود حادثا عارضا يهدد الرسالة البحرية ، وانما يعد أمرا متوقعا لا تتوفر له عناصر الحادث المفاجئ الذى تعتبر التضحية فى سبيل تفاديه خسارة مشتركة[4]

---

(١) Harrison v. Bank of Australia (1872) L.R.7 Ex.39

(٢) Robinson v. Price (1877) 2.Q.B.D.295

(٣) implied representation

(٤) لاوندز وورودلف رقم ١٤١ وما بعده ، لورد شورلى وجايلز ص ٢٠١

٢٧ – ويبين من عرض الحكمين سالفى الذكر أنه ليس من الضرورى لتحقق الخسارة المشتركة أن يقع الحادث الذى يهدد الرسالة البحرية بالفعل بل يكفى أن يكون توقع الحادث له ما يبرره[1] reasonable anticipation ، أما اذا كان توقع الخسارة وهميا imaginary ليس له مبرر ولم تقم دلائل تشير الى أن ضررا حالا سيلحق الرسالة البحرية فإن التضحية التى يقوم بها الربان فى سبيل تلك الخسارة المتوهمة لا تعتبر خسارة مشتركة ، ومن ثم حكم بأن مصروفات استئجار قاطرة بحرية لزيادة سرعة السفينة بقصد تفادى هجوم محتمل من غواصات معادية لا تعد خسارة مشتركة اذ لم يثبت أن السفينة وشحنتها كانتا معرضتين لحادث استثنائى استوجب عملية القطر ، ولم تشاهد أى غواصات للأعداء خلال قطر السفينة[2] . كما حكم بأن الخسارة المترتبة على سكب المياه فى عنابر السفينة بعد أن تصاعد منها دخان وظن ربان السفينة أن حريقا شب فى أحد العنابر لا تعتبر خسارة مشتركة ، إذ ثبت أن النار لم تشتعل فى العنبر وانما تصاعد منه بخار ماء نتيجة خطأ فى تركيب احدى التوصيلات ظنه الربان دخانا[3].

ولا يشترط لتحقق الخسارة المشتركة أن تكون الخسارة التى تتعرض لها الرسالة البحرية من الجسامة بحيث تؤدى إلى خسارة كلية total loss فيكفى أن

---

(١) Corry v. Coulthard (1877) مشار اليها فى لاوندز وورودلف رقم ٢٠١ وفى هذه القضية ثار البحث حول ما اذا كانت خشية الربان من سقوط صارى من الحديد تخلخل بحيث أصبح يهدد السفينة بتحطيمها لو سقط عليها وقيام الربان بقطع هذا الصارى والتخلص منه يعتبر خسارة مشتركة ، وقد قرر المحلفون أن الخسارة التى ترتبت على قطع الصارى تعد خسارة مشتركة ، وقد أيدت محكمة الاستئناف هذا الرأى .

(٢) Société Anonym Nouvelle d'armement v. Spillers and Bakers (1917) 1.K.B.865
والى نفس الرأى اتجه جانب من الفقه فى مصر وفرنسا ، على جمال الدين رقم ٧١٦ ، ليون كان ورينو ج ٦ رقم ٨٨٥ .

(٣) Watson v. Fireman's Fund Insurance Company of San Fransisco (1922) 2.K.B.355
وقد انتقد البعض هذا الحكم بأنه مجحف بأصحاب السفينة إذ قد يتعذر على الربان لظروف خارجة عن إرادته أن يتأكد من أن السفينة والشحنة معرضتان للخطر فعلا ، لورد شورلى وجايلز ص ١٩٩ ولذلك فان قانون الولايات المتحدة الامريكية يختلف عن القانون الانجليزى إذ أخذ القضاء الأمريكى بعكس ما ذهب اليه القضاء الانجليزى ، فى القضاء الأمريكى انظر :
The Wordsworth (1898) 88 Fed. Rep.313; The West Imboden (1936) A.M.C.696.

تتعرض الرسالة البحرية لخسارة جزئية partial loss لتعتبر التضحية التى تقع لتفادى الخسارة من الخسارات المشتركة ، وقد أوضح لورد Brett ذلك بجلاء فى أسباب حكمه فى قضية طالب فيها أصحاب بضاعة بمساهمة باقى أطراف الرسالة البحرية فى الخسارة التى لحقتهم نتيجة سكب الماء فى عنبر السفينة لإخماد حريق شب فيها ، وقضى لصالحهم[1]

٢٨ – كذلك يشترط لتوفر الخسارة المشتركة أن يكون الضرر الذى لحق أصحاب المصالح المشاركة فى الرسالة البحرية ضرراً حقيقياً ، وعلى ذلك لا تعد تضحية بجزء من السفينة أو جانب من البضاعة أو إنفاق مبلغ من النقود خسارة مشتركة لو أن هذه التضحية كانت ستقع لا محالة وكذلك لو كانت التضحية لا تمثل ضرراً ماديا أصاب الذمة المالية لأحد الأطراف المشاركة فى المخاطرة البحرية ، وعلى ذلك قضى بأن قطع صارى يهدد سقوطه بتحطيم السفينة وإلقائه فى البحر لا يعد خسارة مشتركة اذ اتضح أن الصارى كان عديم القيمة وقت قطعه ولا يعدو أن يكون فى حكم الحطام wreck نتيجة تلفه خلال عاصفة بحرية[2]

وفى قضية تخلص وقائعها فى أن سفينة تحمل شحنة من الفحم اضطرت للرسو فى ميناء قبل انتهاء رحلتها لتعرضها لاحتمال اشتعال الفحم ، وطالب الناقل بمساهمة أصحاب المصالح الممثلة فى الرحلة البحرية فى الخسارة التى لحقته نتيجة فقد أجرة النقل باعتبارها خسارة مشتركة ، إلا أن المحكمة رفضت دعواه

---

(١) Whitecross Wire Company v. Savill and others (1862) 8.Q.B.D.653; 9.Q.B.p.653,in the Court of Appeal وقد دفع المدعى عليهم مالكو السفينة بأنه يشترط أن يهدد الحادث الرسالة البحرية كلها بهلاك كلى حتى تعتبر الخسارة مشتركة ، وذلك استنادا إلى عبارات أوردها الفقيه الانجليزى الكبير أرنولد فى مؤلفه عن التأمين البحرى ، ولكن الفقه والقضاء أجمعا على طرح هذا التفسير .

(٢) Shepherd v. Kottgen (1877) 2.C.P.D.578 مشار اليها فى لاوندز وورودلف رقم ٢٠٢ وقد استقر هذا المبدأ فى القاعدة رقم ٤ من قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ :

Rule 4-Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars or of other things which have previously been carried away by sea-peril, shall not be made good as general average.

تأسيسا على أن حصوله على أجرة النقل كان أمرا مستحيلا لأنه لم يوصل الشحنة إلى ميناء الوصول حيث تستحق أجرة النقل[1].

٢٩ – ويتضح مما تقدم أن تقدير ما اذا كانت الرسالة البحرية قد تعرضت لحادث يهددها يستوجب تضحية استثنائية لتفاديه[2] هو من المسائل الموضوعية التى تخضع لتقدير المحكمة بالنظر الى ظروف الدعوى المطروحة عليها ، وقد ضرب أرنولد مثلا تدق فيه التفرقة بين التضحية الاستثنائية والعادية[3] ، ذلك أن سفينة معادية ظلت طوال يوم تطارد سفينة فرنسية حتى اقتربت منها ، وفى المساء لجأ ربان السفينة الفرنسية الى حيلة لينجو بسفينته ، فأنزل منها قاربا طويلاً وثبت به صاريا وقلاعا ووضع مصباحاً أعلى صارى القارب ودفع به عائماً مع التيار ، بينما أطفأ الربان أضواء سفينته وغير اتجاهها ، وقد تبعت السفينة المعادية القارب ظنا منها أنه السفينة الفرنسية التى نجت بفضل تصرف الربان ، وقد اندفع القارب بسرعة الرياح وفقد فى البحر ، وقد قضى بأن الخسارة المترتبة على فقد القارب تعتبر خسارة مشتركة باعتبارها تضحية استثنائية تمت بإرادة الربان بقصد إنقاذ السفينة وشحنتها .

٣٠ – وفى التشريع المصرى تنص الفقرة الأخيرة من المادة ٢٣٩ على أنه تعتبر خسارة مشتركة « جميع المضرات الأخر التى تحصل اختيارا فى حالة الخطر وكذلك المصاريف المنصرفة فى مثل هذه الأحوال لمنفعة السفينة ومحمولاتها وسلامتها العمومية . . . » وظاهر من صياغة هذه الفقرة أنه يشترط ان تتم التضحية فى حالة الخطر[4] ، أى عند تحقق حادث يهدد الرسالة البحرية ، ولكن يظهر

---

(١) Iredale v. China Traders' Insurance Co. (1900) 2.Q.B.515, in the Court of Appeal

(٢) أوضح أرنولد أن الصفة الاستثنائية للتضحية لا تتوفر الا اذا حدثت ظروف تخرج عن نطاق الواجبات العادية والنفقات المعتادة للملاحة التى يلتزم بها المجهز بمقتضى عقد النقل مقابل قيامه بعمل كل ما هو ضرورى لضمان تسليم البضاعة فى ميناء الوصول وذلك فى الظروف العادية للرحلة البحرية ، أرنولد ج ٢ رقم ٩٢٠ .

(٣) اقتبس أرنولد هذا المثال عن الفقيه اميريجون ، أرنولد ج ٢ رقم ٩٢٢ .

(٤) الخطر البحرى فى رأينا هو احتمال خسارة تلحق أصحاب المصالح المشاركة فى المخاطرة البحرية ، وهناك اضطراب شائع فى مدلول اصطلاح الخطر البحرى ، وتجب التفرقة بوضوح بين احتمال الخسارة ، والخسارة نفسها ، والحادث البحرى الذى تترتب عليه الخسارة إذ يعبر عن كل ذلك ←

بجلاء من صياغة المادة ٢٤٥ من القانون البحرى المصرى أن الخسارة تعد مشتركة إذا رأى الربان أنه مضطر الى القاء جزء من الشحنه فى البحر أو قطع الصوارى فى سبيل السلامة العامة مما يفيد أن تقدير تحقق الخطر متروك لتقدير الربان ، ومن ثم لا يشترط فى القانون المصرى أن يكون الخطر متحققا بالفعل réel أما عدم اشتراط أن يكون الحادث الذى يهدد الرسالة البحرية حالا imminent فتؤيده حجة عملية ، إذ ليس من مصلحة المشاركين فى الرحلة البحرية ولا من المصلحة العامة كذلك أن يظل الربان مكتوف الأيدى حتى يقع الحادث بالفعل إذ أن ذلك من شأنه أن يحجم الربان عن القيام بأى تصرف حتى يتحقق الحادث وذلك يقلل من أثر التضحية التى يقوم بها بعد ذلك . والرأى الراجح فى الفقه المصرى أنه يكفى أن يكون الحادث الذى يهدد بالخسارة محتمل الوقوع وليس حالاً ، وكذلك لا يشترط أن يكون الحادث حقيقياً بل يكفى أن تقوم ظروف يعتقد الربان معها أن ثمة خطر يهدد الرسالة البحرية طالما كان لهذا الاعتقاد ما يبرره، وهو نفس الرأى الراجح فى الفقه الفرنسى[1] .

٣١ – ويبين من مقارنة ما استقر عليه الرأى فى الفقه والسوابق القضائية الانجليزية والراجح فى الفقهين المصرى والفرنسى أن كلا النظامين تتقارب فيهما النظرة إلى اشتراط أن تكون التضحية المادية أو الانفاق فى ظروف استثنائية حين تتعرض الرسالة البحرية لحادث يهددها حتى تعد الخسارة المترتبة على التضحية خسارة مشتركة .

وعند وضع مشروع القانون البحرى[2] فاضل واضعوه بين تضمينه قواعد تفصيلية للخسارات المشتركة وبين الاكتفاء بمجرد الاحالة الى قواعد يورك

بالخطر ، انظر رسالتنا « الاعفاءات والمسموحات فى التأمين البحرى » القاهرة ١٩٦٦ رقم ٢١٣ وما بعده .

(١) العميد مصطفى كمال طه – أصول القانون البحرى رقم ٩٢٧ ، علي يونس – أصول القانون البحرى رقم ٥٧٤ و٥٧٥ ، علي جمال الدين رقم ٧١٥ و٧١٦ وأنظر سمير الشرقاوى – القانون البحرى رقم ٥٧٧ ، ريبير ج ٣ رقم ٢٢٦٨ و٢٢٧٢ ، شوفو رقم ٥٣٢ ، فرموند رقم ١٦٤ ، ويرنر ص ٤١٣ .

(٢) أشارت المذكرة الايضاحية للمشروع إلى أنه على الرغم من ذيوع قواعد يورك وأنفرس فانها لم تفرغ حتى الآن فى معاهدة دولية كما هو الحال بالنسبة الى كثير من الاتفاقيات الدولية الخاصة بمسائل القانون البحرى ، ويرجع ذلك إلى ما لقيته قواعد يورك وأنفرس من قبول لدى المجهزين والشاحنين←

وأنفرس عام ١٩٥٠ لذيوعها فى الأوساط البحرية ، واستقر الرأى على اتباع حل وسط فتضمن المشروع الأحكام الأساسية من قواعد يورك وأنفرس ثم أحال إلى هذه القواعد ، فقد نصت المادة ٢٦٢ من المشروع على أنه « تسرى على الخسارات المشتركة الأحكام التالية فيما لم يرد بشأنه اتفاق خاص بين ذوى الشأن ، فاذا لم يوجد اتفاق أو نص تطبق القواعد المقررة فى العرف البحرى وخاصة قواعد يورك وأنفرس » .

وقد تضمنت المادة ٢٦٣ من المشروع الشروط التى يجب توفرها لاعتبار الخسارة مشتركة ، فنصت الفقرة الأولى منها على أنه : « تعتبر خسارة مشتركة كل مصاريف غير اعتيادية بذلت أو أنفقت عن قصد ومن أجل السلامة العامة لاتقاء خطر يهدد أو يعتقد الربان لأسباب معقولة أنه يهدد السفينة وشحنتها » . وليست هذه الفقرة سوى ترديد لحكم القاعدة A من قواعد يورك وأنفرس ، ويعنينا ونحن بمعرض بحث الشرط الأول من شروط تحقق الخسارة المشتركة أن نوضح ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة ٢٦٣ من مشروع القانون البحرى من أنه يشترط أن تكون التضحية أو المصروفات استثنائية ، وعبر عن ذلك واضعو المشروع بأن تكون التضحية أو المصروفات غير اعتيادية[1] وأن تقع عندما تتعرض الرسالة البحرية لحادث يهددها أو يعتقد الربان لأسباب معقولة أن حادثا يهدد السفينة وشحنتها .

← حتى درجوا على اعتبارها جزءا متمما للاتفاقات التى تبرم بينهم ولو لم يشر اليها فى هذه الاتفاقات ، كما درج القضاء فى معظم الدول البحرية على تطبيقها بوصفها أعرافا بحرية يفترض اتجاه قصد المتعاقدين الى الأخذ بها طالما أنهم لم ينصوا على مخالفتها .

(١) نظم القانون البحرى السويسرى الذى عُمل به ابتداء من أول يناير عام ١٩٥٤ الخسارات المشتركة على غرار قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ وعرف هذه الخسارات فى المادة ١٢٢ تعريفا مطابقا للقاعدة A مع تغيير طفيف ، إذ تنص القاعدة على أن التضحية يجب أن تكون استثنائية La sacrifice doit être extraordinaire بينما نصت المادة ١٢٢ على أن الخسارة المترتبة على التضحية هى التي يشترط أن تكون استثنائية la perte subie par suit du sacrifice doit être extraordinaire أنظر مقال H.Schadee Les avaries communes en droit Suisse,D.M.F.1954 p.319 ومؤلف الأستاذ ويرنر فى القانون البحرى ، جنيف ١٩٦٤ ص ٤٠٨ وما بعدها .

المبحث الثانى

وقوع تضحية اختيارية لها ما يبررها

٣٢ – منذ أن ظهر اصطلاح الخسارات المشتركة فى القضاء الانجليزى عام ١٧٩٩ أوضح اللورد ستويل قاضى المحكمة البحرية أن الخسارات المشتركة هى الخسارات التى يتعين على مجموع أصحاب المصالح المشاركة فى الرحلة المساهمة فيها كل بحسب قيمة مصلحته [١] ، لأن هذه الخسارات قد وقعت لمنفعتهم وحمايتهم جميعاً ، ويبين من صياغة الحكم أن الخسارة تعد مشتركة لو وقعت بإرادة واختيار [٢] . وفى مطلع القرن الثامن عشر عرَّف القاضى الانجليزى لورنس الخسارات المشتركة تعريفا يبين منه بجلاء أنها الخسارة المترتبة على تضحية أو انفاق مصروفات فى ظروف استثنائية وتم اختيارا للمحافظة على السفينة وشحنتها[٣] وظل هذا التعريف يتردد فى احكام المحاكم الانجليزية بعد ذلك باعتباره مصدرا رئيسياً لأحكام الخسارات المشتركة فى القانون الانجليزى وأهم سابقة قضائية فى التنظيم القانونى لهذه الخسارات .

٣٣ – وقد تبلورت فى الأحكام الانجليزية اللاحقة فكرة وقوع التضحية اختيارا[٤] voluntary sacrifice ، وقد ظلت هذه الأحكام تردد أن فكرة المساهمة فى الخسارة المشتركة مستلهمة من قانون رودس الذى اقتصر على صورة واحدة من صور الخسارات المشتركة وهى الالقاء فى البحر ، إلا أن المبدأ ينطبق على

---

(١) The Copenhagen (1799) 1 Chr. Rob.289 مشار إليها فى لاوندز وورودلف رقم ١٨

(٢) "At common law the sacrifice must be made, or the expenditure incurred voluntarily."
وعلى ذلك لو أن أمواجا عالية اكتسحت بضائعا كانت مشحونة على سطح السفينة مما ترتب عليه تخفيف حمولتها ، الأمر الذى سبب نجاتها من الغرق ، فان الخسارة التى لحقت أصحاب البضائع التى اكتسحتها الأمواج لا تعتبر خسارة مشتركة . لورد شورلى وجايلز ص ٢٠٤ ، وأنظر باين ص ١١٩ ، ستيفنس وبورى ص ٣٥٦ ، بارتل ص ١٧٢ ، شارلزوورث ص ٣٣٤ .

(٣) Birkley v. Presgrave (1801) 1 East 220 مشار اليها فى لاوندز وورودلف رقم ١٨ .

(٤) Kempt v. Halliday (1865) 34 L.J.Q.B. 233, 242 مشار اليها فى لاوندز وورودلف رقم ٣٤ .

جميع صور التضحية الاختيارية التى تقع لمصلحة المجموع[1]. وعندما صدر قانون التأمين البحرى الانجليزى عام ١٩٠٦ تقنينا للسوابق القضائية الانجليزية[2] تضمن تعريفا للخسارات المشتركة فى المادة ٦٦ استقر فيه مبدأ التضحية الاختيارية إذ نصت الفقرة الثانية من تلك المادة على أن العمل الذى يؤدى إلى وقوع خسارة مشتركة يتوفر حين تقع تضحية أو انفاق مصروفات إختيارا أو أن يكون هناك ما يبرر ذلك ، فى وقت تتعرض فيه الرحلة البحرية لحادث يهددها ، وبقصد المحافظة على الممتلكات المشاركة فى المخاطرة البحرية[3] ، وفى القاعدة A من قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ نص صراحة على أن تكون التضحية المادية أو انفاق المصروفات قد حدث اختيارا وأن يكون لها ما يبررها ، وذهب رأى فى القضاء الانجليزى إلى أن الاختيار إنما ينصرف الى التضحية المادية فقط دون إنفاق المصروفات[4] ، ولكن الرأى الراجح هو أن التضحية المادية وكذلك إنفاق المصروفات يجب أن يقعا اختيارا وأن يكون لهما ما يبررهما[5].

٣٤ – والاختيار فى العمل الذى يؤدى إلى خسارة مشتركة يتمثل فى إعمال من يقوم به لقدراته العقلية وحريته فى التصرف ليقرر أحد أمرين ، إما القيام

(١) Anderson v. Ocean S.S. Co. (1884) 10 App. Cas. 107

(٢) يعتبر رجال القانون الانجليزى قانونهم قانونا قضائياً تتقرر أحكامه فى السوابق القضائية وينظرون إلى القانون الذى مصدره التشريع باعتباره قانونا شاذا ويكاد أن يكون غريباً ، ويبدو أن النصوص التشريعية لا تندمج فى النظام القانونى الانجليزى إلا اذا أخذت بها المحاكم وأكدتها ، القانون الانجليزى – رينيه دافيد وجون برايرلى . ترجمة الدكتور محمد عبد الخالق عمر . مطبوع بالآلة الكاتبة ١٩٧١–١٩٧٢ رقم ٥٧ و ٦٠

(٣) The Marine Insurance Act, 1906. Sect. 6(2): "There is a general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperilled in the common adventure".

(٤) The Seapool (1934) 18 Asp. M.C.477; 47 L1.L.R.331

(٥) لاوندز وردولف رقم ٥٥٥ وأنظر قضية :

Athel Line, Ltd. v. Liverpool and London War Risk Insurance (1944) K.B.87, 93

ويعبر الفقه عادة عن توفر هذا الشرط :

"There must have been a voluntary and reasonable sacrifice of the property in respect of which contribution is claimed." شارلز ورث ص ٣٣٤ .

بالتضحية ، وإما عدم القيام بها ، ولا يكفي لتوفر هذا الاختيار أن تتجه النية إلى مجرد إتيان عمل من أعمال التضحية ، وانما لا بد أن تقترن هذه النية بأن الغاية من تلك التضحية المحافظة على الرسالة البحرية من حادث يهددها ؛ وتقدير ما إذا كان الفعل الاختياري[1] المؤدى إلى تحقيق خسارة مشتركة له ما يبرره مسألة موضوعية تقدرها المحكمة على ضوء الوقائع التى لابست القيام بالتضحية ، فإذا قدرت أن الظروف التى قام فيها الربان بالتضحية تبرر اقتناعه بالقيام بها اعتبرت الخسارة المترتبة على هذه التضحية خسارة مشتركة ، أما لو رأت المحكمة أن هذا الاقتناع لم يكن له ما يبرره فإن الخسارة تخرج من نطاق الخسارات المشتركة ، وإذا كان الربان مخطئا فى تقديره خطأ أدى الى ضرر أصاب أحد أصحاب المصالح الممثلة فى الرسالة البحرية أو أصاب الغير أُلزم الربان بتعويض هذا الضرر ، وقد قُضى فى انجلترا بأنه تعد خسارة مشتركة يسهم فيها أصحاب البضائع المشحونة الخسارة المترتبة على اصطدام السفينة بالرصيف أثناء قطرها فى الميناء لأنها كانت قد أصيبت بأضرار جسيمة قبل دخولها الميناء بحيث لم يبق لها من قوتها المحركة سوى جهاز التوجيه اليدوى ، ومن ثم فإن عملية القطر داخل الميناء كانت عملية تنطوى على مخاطرة ، ولكنها فى نفس الوقت كانت ضرورية ، ولذلك حكم بأن البضائع كانت معرضة لخسارة وشيكة الوقوع وأُلزم أصحابها بالمساهمة فى الخسارة المشتركة التى ترتبت على اصطدام السفينة بالرصيف[2]

---

(١) general average act ويعبر عنه فى بعض الأحيان فى الفقه الفرنسى بعبارة act d'avarie. ويرنر رقم ٦٠١ و ٦٠٣

(٢) Austin Friars S.S. Co. v. Spillers and Bakers (1915) 1K.B.833; (1915) 3K.B.586. In the Court of Appeal.

وفى دعوى مماثلة تخلص وقائعها فى أن سفينة محملة بالفحم كانت راسية قرب رصيف فى الميناء ، وحدثت عاصفة أدت إلى قطع الحبال التى تربط السفينة بالرصيف ، وأخذت السفينة تندفع نحو الرصيف الأمر الذى خشى معه الربان أن يصطدم مؤخرها بالرصيف فتتحطم محركاتها ، فقرر الربان أن يجعل السفينة موازية للرصيف لتتخذ مقدمها وضعا يمكنها من الابحار ، وخلال هذه العملية اصطدمت السفينة بالرصيف كما ارتطمت بالقاع وبلغت قيمة الخسارات التى لحقت بها وبالرصيف ١٤٠٠٠ جنيها استرلينيا ، وقد حكم القاضى الانجليزى لانجتون بأن التضحية كان لها ما يبررها واعتبر الخسارة المترتبة عليها خسارة مشتركة The Seapool (1934) 18 Asp.M.C.477

٣٥ – وعند تقدير ما إذا كانت التضحية التي يقوم بها الربان لها ما يبررها لا تدخل في الاعتبار النتيجة التي أدت اليها التضحية ، ذلك أن قواعد يورك وأنفرس لا تشترط لاعتبار التضحية الاختيارية خسارة مشتركة أن تترتب عليها نتيجة مفيدة[1]، كما لا يدخل في الاعتبار احتمال الوصول إلى نتيجة مفيدة ، لأن ثمة أخطاء في التقدير تتعذر المساءلة عنها ، وعلى ذلك فوقوع خطأ من الربان في تقدير ضرورة التضحية لا يكفي للقول بان تصرفه لم يكن له ما يبرره ، وإنما يتعين لتقدير ما اذا كانت التضحية لها ما يبررها النظر اليها على ضوء العناية المعتادة التي يمكن تطلبها من الربان ، وعلى ضوء الضرورة التي أوجبت عليه القيام بالتضحية في الظروف التي تمت فيها .[2]

٣٦ – ويثير إشتراط أن يكون الفعل المؤدى للخسارة المشتركة فعلا اختيارياً مسألة هامة تعرض في العمل ، وهي القيام بالتضحية تنفيذا لأمر صادر من سلطة عليا ، خاصة عندما تقع الخسارة في صورة إنفاق مصروفات ، وقد عرضت هذه المسألة على القضاء الانجليزى بشأن تفسير القاعدة A من قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٢٤ المطابقة في صياغتها للقاعدة A من قواعد عام ١٩٥٠ ، ففي دعوى تجمل وقائعها في أن سفينتين للمدعى كانتا تبحران من جزر برمودا إلى انجلترا في قافلة convoy خلال الحرب العالمية الثانية ، وصدر اليهما أمر من قائد القافلة بالعودة الى برمودا وكان هذا الأمر تنفيذا لتعليمات القيادة البحرية الانجليزية بعد ان قام العدو بمهاجمة قافلة أخرى كانت تسبق سفينتي المدعى وألحق بهما خسارات جسيمة ، وقد أدى تنفيذ الأمر بالعودة الى برمودا إلى تأخير الرحلة لمدة ستة أيام مما أدى الى استهلاك كميات إضافية من المؤن والوقود ، وقد طالب المدعى المؤمنين على الحوادث الحربية بمبلغ يعادل مساهمة السفينة في قيمة المؤن والوقود باعتبارها خسارة مشتركة تم إنفاقها في سبيل المحافظة على الرسالة البحرية ، وأسس دعواه على القاعدة A والقاعدة رقم ١٠ من قواعد يورك وانفرس عام ١٩٢٤ ، وقد رفض القاضي Tucker الدعوى وقضى بأن القاعدة A من قواعد يورك وانفرس

(١) سنبحث مدى اشتراط نجاه الرسالة البحرية نتيجة للتضحية في المبحث الخامس رقم ٦٠ وما بعده
(٢) ريبير ج ٣ رقم ٢٢٥٦ مكرر .

لا تسعف المدعى فيما استند إليه من أن التضحية إذا ترتبت على مجرد اطاعة أوامر سلطات عليا يمكن اعتبارها خسارة مشتركة ، لأن قيام الربان بهذه التضحية لا يمكن أن يعد من جانبه عملا اختياريا له ما يبرره ، كما لا يمكن اعتبار التضحية عملا مترتبا على تصرف قائد القافلة أو القيادة البحرية لأن أوامرهما لم يكن الهدف منها مجرد حماية المصالح المشاركة فى الرحلة البحرية التى تقوم بها سفينتا المدعى من الحوادث البحرية ، وإنما صدرت الأوامر فى نطاق خطة استراتيجية فى شمال الاطلنطى[1] .

ولا تعنى التضحية الاختيارية ان تترتب عليها الخسارات التى كانت متوقعة حين اتخاذ قرار التضحية ، فطالما توفرت نية القيام بالتضحية فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية فإن كل الخسارات التى تنشأ تعتبر خسارات مشتركة حتى لو تجاوزت الخسارات التى كانت محتملة الوقوع إذا كانت نتيجة مباشرة للتضحية[2] .

٣٧ – ويتضح من نصوص القانون البحرى المصرى أن الخسارة المشتركة يجب أن تترتب على تضحية اختيارية إذ نصت الفقرة الأخيرة من المادة ٢٣٨ على أنه تعد خسارات مشتركة جميع الأضرار التى تحصل اختيارا فى حالة الخطر ، ومن ثم فالتضحية ليست متعينة وإنما هى من تقدير الربان واختياره باعتباره أمينا على مجموع المصالح التى تتكون منها الرسالة البحرية وممثلا لكل من مالك السفينة وأصحاب البضائع المشحونة فيها ، طالما أن الهدف من التضحية حماية الرسالة البحرية ، وعلى ذلك لو ترتبت الخسارة على قوة قاهرة ولم تقع باختيار الربان فانها تلحق من أصابته باعتبارها خسارة خاصة ، ولا محل فى هذه الحالة للخروج على القاعدة العامة[3] .

---

(١) Athel Line, Ltd. v. Liverpool and London War Risk Association (1944) K.B.87

ويمثل ذلك قضى فى فرنسا فى قضية Willesden نقض فرنسى (عرائض) ١٦ نوفمبر ١٩٢٥ دالوز الدورى ١٩٢٧ – ٥٢

(٢) McCall v. Houlder Bros. (1897) 2. Com. Cas.129

(٣) مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٢٣ ، علي يونس – الاستغلال البحرى رقم ١٨١ ، علي جمال الدين رقم ٧٠٨ ، شوفو رقم ٥٣٩ ، فرموند رقم ١٦٥ ، موجز دالوز رقم ٥٤٠ .

هل يشترط ان يتخذ الربان بنفسه قرار التضحية ؟

٣٨ – يتضح من استعراض نصوص القانونين المصرى والفرنسى أن التضحية الاختيارية فى سبيل السلامة للرسالة البحرية إجراء يتخذه الربان فى حالة تعرض الرحلة لحادث يهددها[١] ، كما استوجبت هذه النصوص أن يستشير الربان أصحاب البضائع ورؤساء الملاحين قبل اتخاذ قرار التضحية ، وهذا الحكم ترديد لما نص عليه أمر عام ١٦٨١ نقلا عن مرشد البحر[٢] ومحاولة لإظهار موافقة أصحاب البضائع على اجراء التضحية ، ولم تتردد المحاكم الفرنسية فى القضاء بأن عدم اتخاذ هذه الاجراءات الشكلية لا يحول دون تحقق الخسارة المشتركة[٣] ، كما قضت بأن استشارة الربان لرؤساء الملاحين وسيلة للإثبات وليست شرطا لتحقق الخسارة المشتركة[٤] ، وعلى ذلك إجماع الفقه الفرنسى ، ولذلك استبعدت كثير من التشريعات استشارة أصحاب البضائع ورؤساء الملاحين ، وعلى هذا المنوال سار مشروع القانون البحرى المصرى والقانون الفرنسى رقم ٥٤٥ الصادر فى ٧ يوليو ١٩٦٧ فى شأن الحوادث البحرية ، كما أن قواعد يورك وأنفرس لم تشر الى ضرورة اتخاذ أى اجراء شكلي عند القيام بالتضحية[٥] .

٣٩ – وإذا كان الربان بصفتة ممثلا لاتحاد المصالح union d'intérêts المشاركة فى الرحلة[٦] هو الذى يقرر القيام بالتضحية فى سبيل السلامة العامة وذلك فى أغلب الأحوال ، فإن هناك حالات – وان كانت نادرة – لا يصدر فيها قرار التضحية من الربان ، أو على الأقل لا يصدر القرار منه مباشرة ، ومن ثم يثور بحث ما إذا كان من الضرورى أن تكون التضحية قد وقعت باختيار الربان

---

(١) المادة ٢٤٥ وما بعدها من القانون البحرى المصرى و ٤١٠ وما بعدها من المجموعة التجارية الفرنسية .

(٢) راجع ما تقدم رقم ٨

(٣) نقض فرنسى ١٦ مارس ١٨٩٦ دالوز – ٩٦ – ١ – ٢٤٨ ، محكمة بولونيا ١٧ يوليو ١٩٢٥ ملحق دور ٣ ص ٨٨٩

(٤) نقض فرنسى (عرائض) ١٠ أغسطس ١٨٨٠ دالوز ٨٠ – ١ – ٤٤٨

(٥) فى مؤتمر استكهلم عام ١٩٢٤ أشير بصراحة الى أن مثل هذه الاجراءات لا يجب أن تكون شرطا لتحقق الخسارة المشتركة .

(٦) نعبر عنهم فى الفقه الانجليزى بالمشاركين فى المخاطرة Co-adventurers

بحيث لا تعتبر الخسارة مشتركة لو قام بالتضحية شخص غير الربان . وعلى سبيل المثال قد تكون السفينة راسية فى ميناء ويشب على ظهرها حريق يستوجب تدخل سلطات الميناء فتأمر باتخاذ اجراءات لإخماد الحريق تترتب عليها خسارات تلحق أطراف الرسالة البحرية ، فى حين أن الربان لم يتخذ هذه الاجراءات لأنها غير لازمة فى تقديره . ويخرج من نطاق البحث فى هذه الصورة أن يكون الربان قد وافق على اتخاذ الاجراءات التى امرت بها سلطات الميناء[1] صراحة أو ضمنا ، لأن التضحية فى هذه الحالة تقع باختيار الربان ، وتحدث صور للخسارات المشتركة التى تترتب على أوامر سلطات غير الربان حين عبور السفن القنوات الملاحية نتيجة أوامر تصدرها السلطات المشرفة على هذه القنوات فى حالة تعرض السفن لحوادث ، كما يثور البحث كذلك حين تكون السفن مبحرة فى قوافل convoys أثناء الحرب وتصدر أوامر من قائد القافلة البحرية الى باقى السفن التى تسير تحت قيادته باتخاذ اجراءات فى سبيل السلامة العامة للقافلة ، وفى هذه الصورة الأخيرة قضت محكمة بوردو التجارية بأن الخسارات المترتبة على الاجراءات التى أمر بها قائد القافلة البحرية تعتبر خسارة مشتركة[2] .

٤٠ – وأثير نفس البحث فى القانون الانجليزى ، ويذهب بعض الفقه إلى أن تقرير ما إذا كانت التضحية ضرورية لسلامة الرسالة البحرية إنما يقع على عاتق الربان[3] ، ومع ذلك قد يصدر الأمر بالقيام بالتضحية من سلطة أخرى ، ولكن يشترط لاعتبار الخسارة المترتبة على التضحية خسارة مشتركة أن يكون الربان قد أقر هذا الأمر[4] .

---

(١) لورد شورلى وجايلز ص ٢٠٥ وأنظر قضية :
Papayanni v. Grampian S.S.Co. (1896) 1 Com. Cas. 448

(٢) هارل كورت – ملزمة ٤ ص ٩ رقم ٥٢ ومشار فيه الى حكم محكمة بوردو التجاريه فى ١٤ يناير ١٩٢٤ فى قضية السفينة Willesden

(٣) اذا كان المشرف على تسيير السفينة شخص آخر غير الربان كالضابط الأول فعليه يقع هذا الواجب ، بارتل ص ١٧٣ .

(٤) باين ص ١١٩

٤١ – وقد طرح البحث أمام القضاء الانجليزى فى قضية[1] Price v. Noble التى تخلص وقائعها فى أن سفينة تجارية تابعة للأسطول الفرنسى أسرت سفينة انجليزية واحتفظت بضابطها الأول واثنين من بحارتها على ظهرها ، وأثناء سير السفينة بقيادة ربان عينٍ لها من جانب من اغتنموها صادفتها عاصفة عرضتها للهلاك فاستدعى ربانها الضابط الأول ليعاونه فى تسييرها ، وقد أشار هذا الأخير بالتضحية بمدافع السفينة وبعض أجهزتها ووقودها فى سبيل انقاذها ، وبعد استرجاع السفينة المغتنمة طالب مالكها الشاحنين بالمساهمة فى الخسارة التى ترتبت على التضحية باعتبارها خسارة مشتركة ، ولكنهم دفعوا بأن القاء الاشياء التى تمت التضحية بها لم يقع بأمر ربان السفينة ، وانما اتخذ هذا القرار أشخاص غرباء عن السفينة هم الربان الذى عينه من استولوا على السفينة ومعاونوه وهؤلاء لم يأتمنهم أصحاب السفينة وكذلك الشاحنون على مصالحهم ، وقد قضى فى الدعوى لصالح مالك السفينة بالزام الشاحنين بالمساهمة فى الخسارة المشتركة لأن الالقاء فى البحر كان فى سبيل السلامة العامة للرحلة البحرية ، ومن ثم فقد أقر هذا الحكم أن التضحية قد تقع من شخص آخر غير ربانها ، خاصة وأن دور الضابط الأول للسفينة الذى استبقاه مغتنموها لايعدو دورا استشاريا لربان السفينة المعين من قبلهم وقد كانت سلطة اتخاذ قرار التضحية فى الواقع لهذا الأخير[2] .

وفى قضية أخرى[3] لجأ الربان بسفينته إلى ميناء بعد أن شبت فيها النار وتعذر على طاقمها اخمادها ، ولما أخطر قائد الميناء بذلك توجه الى السفينة وصعد عليها ثم أصدر أمره بإغراقها كوسيلة لإخماد النار ، فطالب مالكو السفينة أصحاب البضائع بالمساهمة فى الخسارة المشتركة التى ترتبت على إغراق السفينة فى الميناء ، وقد حكم القاضى ماثيو بالزام الشاحنين بالمساهمة فى هذه الخسارة ، وأشار فى أسباب

---

(١) مشار اليها فى لاوندز وورودلف رقم ٥٧ وفى شورلى وجايلز ص ٢٠٥ وقد صدر الحكم فيها عام ١٨١١ (1811) 4 Taunt. 123

(٢) لم يثر فى هذه الدعوى أن الربان المعين من قبل من اغتنموا السفينة يعتبر أنه قد حل محل ربانها الأصيل فى قيادتها ومن ثم لا يعد أجنبيا عنها ، ذلك لأنه لم يكن قد صدر حكم من محكمة الغنائم Prize Court بمصادرة السفينة لجانب من اغتنموها ، لاوندز وورودلف رقم ٥٧ وهامش ٣٨ ص ٣١

(٣) Papayanni v. Grampian S.S.Co. (1896) 1 Com. Cas.448

حكمه إلى أن هناك دليلاً قد توفر على أن إغراق السفينة scuttling تم فى سبيل مصلحة السفينة والشحنة وليس ثمة ما يشير إلى باعث آخر على إغراقها ، كما أن ربان السفينة لم يعترض على قرار إغراقها الذى اتخذه قائد الميناء وتتوفر الدلائل على أنه أجاز هذا القرار ، والجدير بالإيضاح أن القاضى ماثيو لم يؤسس قضاءه على أن ربان السفينة كان له دور فى اتخاذ قرار التضحية ، رغم ما أشار اليه الحكم من أن الربان أجاز القرار ولم يعترض على إغراق السفينة [1] ، ذلك أنه يتضح من التقرير الخاص بالحادث أن الربان لم يقترح إغراق السفينة وأن قائد الميناء لم يستشره فى الأمر ولم يكن فى استطاعة الربان أن يمنع تنفيذ قرار إغراق السفينة ، ومن ثم فإن موافقته على الأمر بإغراقها انما أبرزه القاضى كمجرد دليل على أن التضحية كانت ضرورية لسلامة الرسالة البحرية [2] .

٤٢ – وخلاصة الحكمين سالفى الذكر أن التضحية يمكن أن تقع من شخص يعتبر غريباً عن الرسالة البحرية [3] طالما أن هذه التضحية كانت ضرورية للسلامة العامة ، ومن ثم فان هاتين السابقتين القضائيتين لا تتمشيان مع اتجاه جانب من الفقه الانجليزى يرى أنه يشترط أن تكون التضحية بفعل الربان أو بإقراره إذا كانت التضحية قد وقعت تنفيذا لأمر سلطة أخرى ، وقد صدر فى الولايات المتحدة الامريكية حكم يساير هذا الفقه [4] فى دعوى وقائعها مماثلة للقضية الانجليزية سالفة الذكر [5] إذ أمرت سلطات الميناء بإغراق سفينة لإخماد النار

---

(١) "The captain who had not parted with the possession of his ship, did not object. There seems to be clear evidence that he sanctioned what was done. The loss must be adjusted as a general average sacrifice." -

(٢) لاوندز ورودلف رقم ٥٨ ، يلوتل ص ١٧٣

(٣) يستند هذا الرأى إلى أنه يتمشى مع مبادئ العدالة الطبيعية التى تعتبر عماد أحكام الخسارات المشتركة ، ويرتب أصحابه نتيجة هامة هى أن التضحية يمكن أن تصدر عن البحارة دون موافقة الربان أو على خلاف إرادته ، ومع ذلك تعتبر الخسارة المترتبة على هذه التضحية خسارة مشتركة طالما كان للتضحية ما يبررها ، ولو أن اعتراض الربان قد ينهض دليلا على أن التضحية لم تكن لازمة لسلامة الرسالة البحرية ، لاوندز ورودلف رقم ٥٩ .

(٤) Ralli v. Troop (1894) 157. 4.S.386

(٥) Papayanni v. Grampian (1896) 1 Com. Cas.448

المشتعلة فيها ، وقد قضى بان الخسارة التى ترتبت على إغراق السفينة ليست خسارة مشتركة إذ أن الربان هو الذى يملك حق التضحية ، وعليه وحده يقع هذا الواجب ، وله أن يقدر سبب التضحية ووقت حدوثها اذ هو الذى عهد إليه أصحاب المصالح المشاركة فى الرحلة بأن يوجه الرسالة البحرية ويحفظ سلامتها ، فهو السيد على السفينة[1] ، وتطبيقا لذلك فإن التضحية التى وقعت أمرت بها السلطات المشرفة على الميناء وهى غريبة عن المخاطرة البحرية والمصالح التى تتكون منها .

٤٣ - وحينما طرح على القضاء الانجليزى نفس الموضوع[2] لم يشأ القاضى Tucker أن يفصل فى هذه المسألة إذ رأى أنها ليست بذات أهمية للحكم فى الدعوى واكتفى بالاشارة إلى الأحكام التى ذكرناها من قبل وإلى الخلاف بين وجهتي نظر القضاء فى كل من انجلترا والولايات المتحدة الامريكية .

ونحن نفضل ما ذهب إليه القضاء الانجليزى وجانب من الفقه الفرنسى[3] من أنه لا يشترط أن يتخذ الربان قرار التضحية بل يمكن أن يتخذه غيره طالما كانت التضحية فى ظروف استثنائية ولها ما يبررها ، ذلك أن الخسارة المشتركة إنما تترتب على تضحية تقع فى فترة حرجة تكون فيها الرسالة البحرية معرضة لخسارة كبيرة كما تتعرض الارواح التى على السفينة للخطر ، ومن ثم فإنه لا محل للتمسك بضرورة وقوع التضحية من الربان ، طالما توافرت شروط تحقق الخسارة المشتركة ، خاصة وأن تقدير ضرورة التضحية مسألة موضوعية تقدرها المحكمة[4] من ظروف الدعوى ، ونعتقد أنه الرأى الذى يشترط وقوع التضحية من الربان قد تأثر بما ساد الفكر القانونى من منح الربان صلاحيات واختصاصات كبيرة تتطلبها طبيعة الاستغلال البحرى وتستوجبها الحوادث التى تتعرض لها الملاحة البحرية ، ويلاحظ أن قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ والقواعد السابقة عليها لم تنص على أن التضحية يقوم بها الربان .

---

(١) Magister navis

(٢) Athel Line, Ltd. v. Liverpool and London War Rsik Association Ltd. (1944) K.B.87

(٣) ليون كان ورينو ج ٦ رقم ٨٧٧ ، عكس ذلك ريبير ج ٣ رقم ٢٢٥٦ ، فاهل رقم ٥٠٨ ، أنظر عرض الرأيين فى على جمال الدين رقم ٧٠٧ .

(٤) راجع ما سبق رقم ٣٤

المبحث الثالث

وقوع التضحية من أجل السلامة العامة

٤٤ – يشترط لتحقق الخسارات المشتركة أن تقع التضحية بصورتيها ، المادية والمصروفات ، فى سبيل السلامة العامة common safety للمصالح المشاركة فى الرحلة البحرية ، وهذه المصلحة المشتركة التى تقع التضحية فى سبيلها تعتبر الأساس الذى تقوم عليه فكرة الخسارات المشتركة ، فعماد هذه الفكرة مساهمة أصحاب المصالح المشاركة فى الرحلة البحرية فى الخسارات التى تنشأ عن التضحية الاختيارية التى يقصد منها حماية الرحلة البحرية كلها من خسارة تهددها .

٤٥ – وحتى تعد التضحية انها قد وقعت فى سبيل السلامة العامة يتعين أساساً أن يهدد الحادث الرسالة البحرية فى مجموعها[1] ، ولكن لا يشترط أن تتعرض كل من السفينة والشحنة ابتداء للخطر[2] ، فقد يلحق الضرر السفينة بمفردها كثقب يصيبها نتيجة اصطدامها بصخور فى البحر ، وقد يلحق البضائع بمفردها كحريق يشب فيها ، فلو رأى الربان فى الحالة الأولى أن مياه البحر ستتسرب إلى داخل السفينة وتهددها بالغرق بما عليها من بضائع فاتجه بالسفينة الى أقرب ميناء لاصلاحها حتى يجنب السفينة وشحنتها الغرق ، فان مصروفات الالتجاء إلى هذا الميناء تعد خسارة مشتركة[3] ، وكذلك لو شب حريق فى البضائع هدد السفينة وشحنتها بالهلاك فإن الخسارة التى تترتب على اخماد هذا الحريق فى سبيل إنقاذ الرسالة البحرية كلها تعد خسارة مشتركة .

---

(١) "The danger must be common to the whole adventure"

بارتل ص ٩ و١٦٨ ، ديوكورث ص ١٨٩ ، وينتر ص ٤٠٨ وما بعدها ، باين ص ١١٨ ، لورد شورلى وجايلز ص ٢٠٦

(٢) شوفو رقم ٥٢٩ ، هارل كورت – ملزمة ٤ ص ١٠ رقم ٤٦

(٣) أنظر مقال العميد ريبير :

"Le classement en avaries communes des frais de relâche forcée." D.M.F.1954, p. 191

ونقض فرنسى ٥ يناير ١٩٥٤ D.M.F. 1954, p. 206

٤٦ – وقد أوضحت السوابق القضائية فى انجلترا ضرورة تعرض المصالح المشاركة فى الرحلة لحادث يهددها حتى تتحقق الخسارة المشتركة [١] ، وأن الضرر الذى يلحق أحد أصاب المصالح المشاركة فى المخاطرة البحرية لا يبرر حقه فى المطالبة بالمساهمة فيما لحقه من ضرر طالما أن المصالح الأخرى لم تتعرض لحادث يهددها [٢] ، وإعمالا لهذا المبدأ ، حين طرحت قضية تخلص وقائعها من أن جماعة من الغوغاء صعدوا على ظهر سفينة جنحت وعليها شحنة من القمح وبضائع أخرى وذلك فى وقت مجاعة واجبروا الربان على أن يبيعهم القمح بسعر بخس ، قضى بأن أصحاب السفينة ومالكى البضائع الأخرى لا يلتزمون بالمساهمة فى الخسارة التى لحقت أصحاب شحنة القمح ، ذلك أن هؤلاء الغوغاء لم يقصدوا إلحاق الأذى بالسفينة وباقى البضائع وإنما كان هدفهم الحصول على شحنة القمح ، أى أن الرسالة البحرية كلها لم تتعرض لحادث هدَّدها ومن ثم لا يعتبر تصرف الربان حين باع القمح بثمن بخس فى سبيل السلامة العامة [٣] ، وفى دعوى أخرى عرضت على القضاء الانجليزى طالب أصحاب البضائع المشحونة فى سفينة المجهزين بالمساهمة فى الخسارة التى لحقتهم نتيجة تسرب ماء البحر الى بضائعهم مما ترتب عليه تلفها ، وذلك إثر تلف أصاب محرك السفينة استوجب اصلاحه رفع مؤخرة السفينة عن طريق إمالتها إلى الأمام ، وحتى يصبح ذلك ممكنا ملئت العنابر الأمامية بالماء فتسرب بعضه إلى البضائع ، حكم فى هذه الدعوى بإلزام أصحاب السفينة بالمساهمة فى الخسارة التى أصابت أصحاب البضائع تأسيسا على أن السفينة كانت ستظل غير صالحة للملاحة لو لم يتم إصلاح المحرك بتلك الطريقة ، وكذلك كانت البضائع ستبقى معرضة للهلاك ، رغم أن عملية إمالة السفينة إلى الأمام كان الهدف منها إصلاح السفينة ، كما حكم القاضى Wills بأن تفريغ البضائع فى عائمات بقصد المحافظة عليها من التلف وليس بقصد تخفيف حمولة السفينة هو عمل تم لصالح أصحاب البضائع وليس للسلامة العامة للرسالة

---

(١) Royal Mail Steam Packet Co. v. English Bank of Rio de Janeiro (1887) 19Q.B.362

(٢) بارتل ص ١٦٨ و ١٦٩ ، لورد شورلى وجايلز ص ٢٠٦ ، ستيفنس وبورى ص ٣٥٨

(٣) Nesbitt v. Lushington (1792) 4.T.R.783

(٤) McCall v. Houlder Brothers (1897) 2 Com. Cas.129 8 Asp.M.C. 252

البحرية ومن ثم تعد مصاريف التفريغ خسارة خاصة لا يسهم فيها أصحاب المصالح الأخرى المشاركة في الرحلة البحرية[1] .

٤٧ – ومنذ أن وضع القاضي الانجليزي لورنس[2] تعريفه للخسارة المشتركة عام ١٨٠١ أوضح أن التضحية يجب أن تكون في سبيل المحافظة على السفينة والشحنة[3] وظل حكمه مرجعا للقضاء في انجلترا ، وقد طور البعض صياغة التعريف ليتمشى مع واقع التجارة البحرية ، ذلك أن المصالح المشاركة في الرسالة البحرية قد لا تقتصر على السفينة والبضائع ، بل إن اجرة السفينة تمثل عنصرا من بين العناصر المشاركة في المخاطرة البحرية ، ومن ثم قال بعضهم إن التضحية يجب أن تكون في سبيل **المصلحة العامة للمخاطرة البحرية[4] ، وأوضح القاضي بلاكبرن أن التضحية يجب** أن تكون بقصد حماية عدد من العناصر يزيد عن عنصر واحد تكون معرضة لحادث يهددها[5] ، وقال القاضي كليفورد إن التضحية يجب أن تتم بجزء من السفينة أو الشحنة لإنقاذ باقي المصالح وكذلك الأرواح التي تكون على ظهر السفينة من حادث وشيك الوقوع[6]

٤٨ – ويثور في هذا المجال التساؤل عما اذا كان تعرض الأرواح البشرية للهلاك يكفي بذاته لاعتبار الخسارة التي تترتب على التضحية بجزء من السفينة أو جانب من البضاعة خسارة مشتركة ، وهذا الفرض نادر التحقق اذ قلما تتعرض

---

(١) Royal Mail Steam Packet Co. v. English Bank of Rio de Janeiro (1887) 19Q.B.D.362 at page 372

(٢) انظر ما سبق رقم ١٠

(٣) "for the preservation of the ship and cargo"

(٤) "for the general good". Job. v. Langton (1856) 6E. and B.779
مشار اليها في لاوندز ورودلف رقم ٢٥٨

(٥) Kempt v. Halliday (1866) L.R.1.Q.B.520.
"... to preserve more subjects than one exposed to a common jeopardy,"
وعبر عن ذلك القاضي بوفيل بقوله أن التضحية يجب أن تكون لمنفعة جميع الأطراف المشاركة في الرسالة البحرية "for the benefit of all concerned" وذلك في أسباب حكمه في قضية
Walthew v. Maurojani (1870) L.R. Exch. 116 – لاوندز ورودلف رقم ٣٤

(٦) The Star of Hope (1869) 9 Wall. United States Suprem Court. 203

الأرواح للهلاك دون أن تتعرض السفينة وشحنتها لحادث يهددها ، ولكن قد يجرى البحث في قصد الربان عند القيام بالتضحية وما اذا كان قد قام بها لإنقاذ السفينة والبضائع أم أن هدفه كان إنقاذ الأرواح ، وفي القضاء الانجلوسكسونى اتجاهان ، ففى انجلترا ذهب لورد ستويل إلى أنه فى حالات الضرورة القصوى التى يتعذر فيها إنقاذ أرواح البحارة إلا عن طريق إلقاء الشحنة كلها فى البحر ، يتعين التضحية بالشحنة ، وعلى السفينة أن تتحمل نصيبها فى الخسارة المترتبة على هذه التضحية [1] ، كما قضت محكمة الاستئناف بأنه لو تمت التضحية بجزء من السفينة أو جانب من الشحنة بقصد إنقاذ الأرواح من الهلاك دون أى توقع أو احتمال منفعة تعود على أصحاب الأموال التى تبقى بعد التضحية فإن هؤلاء يساهمون فى الخسارة المترتبة على التضحية باعتبارها خسارة مشتركة [2] ، وأوردت المحكمة بأسباب قضائها أنه ليس صحيحا أن الخطر الذى تتعرض له السفينة والشحنة والأجرة هو السبب الذى يستوجب ويبرر قيام الربان بالتضحية بجزء من السفينة أو بعض شحنتها ، فإن مما يبرر هذه التضحية أيضا خشية تعرض الأشخاص الذين يوجدون على السفينة للموت ، ومن ثم لو وقعت التضحية فى ظروف تبررها فكل أصحاب المصالح عليهم المساهمة فى الخسارة ، ولكن القضاء الأمريكى أخذ بوجهة نظر مخالفة ولم يجز اعتبار الخسارة المترتبة على التضحية حينما يقصد منها حماية الأرواح خسارة مشتركة ، ومن ثم يتحمل كل من أصحاب المصالح المشاركة فى المخاطرة حصته فى الخسارة باعتبارها خسارة خاصة [3].

ونرى أن الصواب ما ذهب إليه القضاء الامريكى ، لأن الفكرة التي أخذ بها القضاء الانجليزى ليس لها مبرر قانونى وإن سادتها اعتبارات إنسانية لإنقاذ الأرواح من الهلاك ، ذلك أن أساس نظام الخسارات المشتركة مساهمة من يفيدون من التضحية فى تحمل الخسارة التي تترتب على التضحية ، ونحن نربأ بالنفس البشرية أن تكون موضع تقويم حين تدخل الأرواح التى أنقذت فى تقدير المجموعة

---

(١) Ther Gratitudine (1801) 3C. Rob. 240 مشار اليها فى لاوندز وردولف رقم ٥٠ ص ٢٨ هامش ٤٩

(٢) Montgomery v. Indemnity Mutual Insurance Co., (1902) 1.K.B. 734, 740

(٣) Shoe v. Low Moor Iron Co. (1891) 46. Fed. Rep. 125

المدينة التي تتكون من العناصر التي تفيد من التضحية [1] ، وعلى ذلك تبقى الخسارة التي قد تقع نتيجة التضحية في سبيل إنقاذ الأرواح البشرية خسارة خاصة ، وتقع على عاتق من تصيبه ، سواء أكان المجهز أم أصحاب البضائع .

٤٩ – يخلص مما تقدم أن الخسارات المشتركة تترتب على تضحية اختيارية بجزء من السفينة أو شحنتها أو إنفاق مبلغ في ظروف استثنائية وذلك في سبيل غاية محددة هي المحافظة على المصالح المشاركة في الرسالة البحرية من حادث يهددها ، وقد أوضح المشرع الانجليزي في المادة ٦٦ من قانون التأمين البحري الصادر عام ١٩٠٦ ضرورة أن يكون الهدف من التضحية حماية الأموال المشاركة في الرحلة البحرية والتي تكون معرضة للخطر [2] ، وهذا ما استقر في السوابق القضائية الانجليزية . وحين وضعت قواعد يورك وانفرس عام ١٩٢٤ نص في القاعدة A على أن التضحية هي التي تقع في سبيل السلامة العامة بقصد حماية الأموال التي تجمعها مخاطرة بحرية مشتركة من حادث يهددها ، واستقر نفس الحكم في القاعدة A من قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ ، وفي قواعد عام ١٩٧٤ .

٥٠ – ويشترط القانون البحري المصري في الفقرة الأخيرة من المادة ٢٣٨ أن تكون التضحية « لمنفعة السفينة ومحمولاتها وسلامتها العمومية » ، كما تستوجب المادة ٢٤٥ أن تكون التضحية « بقصد النجاة العمومية » ، وكل من التعبيرين يفيد أنه يشترط في العمل الذي يقوم به الربان أن يكون الهدف منه حماية المصالح المشاركة في المخاطرة البحرية [3] . وقد نصت المادة ٢٦٣ من مشروع القانون البحري سيرا على نمط القاعدة A من قواعد يورك وانفرس على أن « تعتبر خسارة

---

(١) في هذا المعنى لورد شورلي وجايلز ص ٢٠٩

"... the life of a man has no assessable value, it cannot be part of a fund out of which the contribution can be paid."

وأنظر مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٢٩ ، علي جمال الدين رقم ٧١٧ ، ريبير ج ٣ رقم ٢٢٣٦

(٢) "... for the purpose of preserving the property imperilled in the common adventure."

(٣) مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٢٨ و٥٢٩ ، علي جمال الدين – رقم ٧١٤ و ٧١٥ ، علي يونس – أصول القانون البحري رقم ٥٧٣

مشتركة كل تضحية أو مصاريف غير اعتيادية بذلت أو انفقت عن قصد ومن أجل السلامة العامة لاتقاء خطر يهددها ويعتقد الربان لأسباب معقولة أنه يهدد السفينة وشحنتها » .

المبحث الرابع

وقوع الخسارة نتيجة مباشرة للتضحية

٥١ – قد يقوم الربان بالتضحية بجزء من السفينة أو جانب من الشحنة بقصد إنقاذ باقى المصالح المشاركة فى الرسالة البحرية من حادث يهددها ، فإن كانت الخسارة التى تلحق مالك السفينة أو أصحاب البضائع نتيجة مباشرة direct consequence للفعل الذى صدر من الربان كان لمن تلحقه الخسارة أن يطالب من يفيدون من التضحية بالمساهمة فى هذه الخسارة المشتركة[1] . واعتبار الخسارة نتيجة مباشرة للفعل الذى قصدت به التضحية فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية من المسائل الدقيقة التى يثيرها بحث توفر وصف الخسارة المشتركة ، ورغم أهمية اشتراط وقوع الخسارة نتيجة مباشرة لفعل التضحية فإن أغلب شراح القانون لا يوردونها كشرط مستقل من شروط تحقق الخسارات المشتركة ، وحتى نوضح أهمية هذا الشرط نفترض أن ربان السفينة قام بالتضحية بشراعها لإنقاذها وشحنتها من خطر يهددها وفى نفس الوقت أدى فقد الشراع إلى تأخير الرحلة وترتب على ذلك إنفاق مصروفات إضافية كأجور البحارة ومؤونتهم ، وتلفت البضائع نتيجة بقائها فى السفينة مدة تزيد عن الفترة المقررة للرحلة ، وحينئذ يثور التساؤل عما اذا كانت جميع الخسارات تعتبر خسارات مشتركة أم أن بعضها يعد كذلك والبعض الآخر يخرج من نطاق الخسارة المشتركة ، وتسهل هذه التفرقة بتطبيق فكرة السببية المباشرة بين فعل التضحية والضرر الذى لحق من تقع

---

(١) لورد شورلى وجايلز ص ٢٠٧ ؛ بارتل ١٧٤ وفى الفقه المصرى أنظر مصطفى كمال طه.أصول القانون البحرى رقم ٩٢٤ و ٩٢٥ ، على يونس – الاستغلال البحرى رقم ١٨٣ ، على جمال الدين رقم ٧١٠ ، سمير الشرقاوى – القانون البحرى رقم ٥٨٠ .

(٢) general average act

التضحية بماله ، ومن ثم فإن الخسارة التى تترتب على فقد الشراع والتى تتمثل فى قيمته بالنسبة لمالك السفينة تعد نتيجة مباشرة لتصرف الربان حين قرر التضحية بالشراع فى سبيل السلامة العامة وبالتالى تعتبر خسارة مشتركة ويتعين على من أفادوا منها المساهمة فيها ، أما الخسارة التى تترتب على تأخير الرحلة وتصيب مالك السفينة وأصحاب البضائع فهى ليست سوى نتيجة للتأخير ، ومن ثم لا تربطها بفعل التضحية رابطة السببية المباشرة ، وبالتالى لا تعتبر خسارة مشتركة[1] .

٥٢ – واشتراط توفر رابطة السببية المباشرة بين التضحية والخسارة تطبيق لمبدأ استقر فى القانون الانجليزى وأرسته السوابق القضائية ، وهو يقضى بأن العبرة فى ربط النتيجة بسببها هي بالسبب القريب وليس بالسبب البعيد[2] . وقد تطورت هذه القاعدة مع قواعد التأمين البحرى منذ أن تبلورت ملامح هذا التأمين فى القرن الرابع عشر ، فقد تبين من ممارسة التأمين البحرى أن حادثين قد يسهمان فى تحقق الخسارة ، أحدهما يضمن المؤمن الخسارة المترتبة عليه بينما لا يضمن نتائج الحادث الآخر ، الأمر الذى يتعين معه تحديد الحادث الذى أدى الى الخسارة . وقد اتجه القضاء الانجليزى فى بادىء الأمر إلى اعتبار أقرب حادث الى الخسارة زمنياً هو السبب المباشر لها[3] ، ولكن القضاء فى انجلترا عدل عن هذا المعيار الخاطئ لتحديد السبب المباشر ، ولم تقف الأحكام عند آخر الأسباب التى أدت إلى الخسارة عند تسلسل الأسباب وانما تعدته الى الأسباب السابقة عليه لتبحث

---

(١) ومن ذلك أيضا الأجرة التى تستحق نتيجة تأخير شحن أو تفريغ السفينة demurrage والخسارة التى تترتب على انخفاض ثمن البضائع نتيجة تأخير وصولها loss of market أنظر لورد شورلى وجايلز ص ٢٠٧ .

(٢) causa proxima nom remota spectatur ."the immediate not the remote cause is taken into consideration"

بارتل ص ١٧٤

(٣) Pink v. Fliming (1890) 25 Q.B. 396 وقد أشار لورد Esher عند نظر القضية استئنافيا إلى أن ثمة تفرقة بين السبب المباشر فى مسائل التأمين وفى المسائل الأخرى ، وقضى بأنه عندما تتلاحق الأسباب التى أدت الى حدوث الخسارة فيعتد بآخر الأسباب :

".. The last cause only must be looked to and the others rejected, although the result would not have been produced without them."

عن السبب الحقيقي المؤثر في وقوع الخسارة طالما أن سلسلة السببية لم تنقطع بتدخل حادث جديد ، ثم توالت الأحكام التي وجهت اهتمامها الى البحث عن السبب الحقيقي الفعال ، واستقر قضاء المحاكم على أن السبب المباشر للخسارة يجب أن يتوفر فيه أن يكون السبب الحقيقي السائد المؤثر[١] ، والخصائص التي يجب توفرها في السبب في القانونين المصري والفرنسي هي أن يكون عند تعدد الأسباب هو السبب المنشئ المرجح الفعال[٢] ومن ثم لا تختلف عن خصائص السبب المباشر في القانون الانجليزي .

٥٣ – وقد نصت القاعدة C من قواعد يورك وانفرس عام ١٩٢٤[٣] في فقرتها الأولى على أن التلف والهلاك والنفقات التي تكون نتيجة مباشرة direct consequence لفعل التضحية هي وحدها التي تعتبر خسارة مشتركة ، ولم تضع القاعدة تعريفا للنتيجة المباشرة ولكنها أوردت في فقرتها الثانية حكما يقضي بأن الخسارة التي تلحق السفينة أو الشحنة خلال تأخير الرحلة ، والخسارات غير المباشرة التي تترتب على التأخير ، كالنفقات التي يتحملها المجهز خلال فترة التعطل وما يضيع عليه من كسب[٤] ، وكذلك انخفاض ثمن البضائع لا تعد خسارة مشتركة .

---

(١) real, predominent and efficient ، انظر قضايا :

Anderson v. Martin (1903) A.C.P.334; Reischer v. Barwick (1894) 2Q.B.584; Williams v. Canton (1901) A.C.642

وتحليلاً لهذه الأحكام في رسالتنا « الاعفاءات والمسموحات في التأمين البحري » القاهرة ١٩٦٦ رقم ٥٠٩ وما بعده .

(٢) génératrice, prépondérant, efficiente رسالتنا رقم ٥١٨ و ٥١٩

(٣) Rule C. Only such damages, losses or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

Damage or loss sustained by the ship or cargo through delay on the voyage, and indirect loss from the same cause, such as demurrage and loss of market, shall not be admitted as general average.

(٤) في النص الانجليزي demurrage وفي الترجمة الفرنسية الرسمية le chômage .

٥٤ – وقد أثار تطبيق القاعدة بصياغتها سالف الذكر صعوبة فيما يتعلق بالخسارة التى تنشأ عن التأخير والتى تحدث بعد انتهاء الرحلة وما إذا كانت هذه الخسارات تدخل فى نطاق الخسارة المشتركة[١] ومن ثم عدلت صياغة الفقرة الثانية التى تضمنت تطبيقا للقاعدة العامة الواردة فى الفقرة الأولى ، بحيث أصبحت تقضى فى قواعد عام ١٩٥٠ بأنه لا تقبل فى نطاق الخسارات المشتركة التلف أو الهلاك الذى يصيب السفينة أو الشحنة أثناء التأثير ، سواء خلال الرحلة أو بعد ذلك ، كالنفقات التى يتحملها المجهز أثناء تعطل السفينة وما يفوته من كسب ، وكذلك أي خسارات أخرى غير مباشرة أيا كانت ، كانخفاض الأسعار[٢] .

٥٥ – والقاعدة العامة التى تضمنتها الفقرة الأولى من القاعدة C من قواعد يورك وأنفرس ليست سوى ترديد لما ورد فى الفقرة الأولى من المادة ٦٦ من قانون التأمين البحرى الانجليزى الصادر عام ١٩٠٦ من أن الخسارة المشتركة هى الخسارة التى تنشأ عن فعل يقع بقصد التضحية فى سبيل السلامة العامة وأن تكون نتيجة مباشرة له ، وقد وضع هذا الحكم على أساس من السوابق القضائية الانجليزية ، ومن ثم يمكن فى رأينا أن تطبق فى شأن الخسارات المشتركة وتفسير رابطة السببية بين فعل التضحية والخسارة نظرية السبب المباشر causa proxima التى استقرت فى التأمين البحرى ، يؤيد ذلك أن الفقه الانجليزى[٣] والقضاء يقران ان ما ورد فى قانون التأمين البحرى الصادر عام ١٩٠٦ بشأن تعريف الخسارة المشتركة ينطبق على المسائل الخاصة بالقانون البحرى .

٥٦ – ومن تطبيقات القضاء الانجليزى لفكرة رابطة السببية بين فعل التضحية والخسارة التى تعد خسارة مشتركة ما قضى به من أنه تعتبر خسارة مشتركة الخسارة

---

(١) Wetherall and Co. v. The London Assurance (1931) 2K.B.448.

(٢) "Loss or damage sustained by the ship or cargo through delay, wether on the voyage or subsequenty, such as demurrage, and any indirect loss whatsoever, such as loss of market, shall not be admitted as general average."

(٣) انظر لاوندز وورودلف رقم ٣٧ ، وقد أورد كذلك فى رقم ٨٥ حكما قضائيا جاء بأسبابه أن قاعدة السببية بالنسبة للضرر هى ذات القاعدة سواء أتمت المطالبة بتعويض الضرر على أساس المسئولية العقدية أم على أساس الخطأ The Notting Hill (1884) 9P.D. 105

الناشئة عن تسرب ماء البحر الى بضائع مشحونة فى السفينة بسبب إمالة السفينة إلى الأمام وهى فى ميناء لجأت اليه نتيجة إصابة محركها الخلفى بتلف ؛ لأن عملية رفع السفينة لإمالتها قصد بها حماية السفينة والشحنة ، ومن ثم فالتلف الذى أصاب البضاعة من تسرب الماء يعد نتيجة مباشرة لفعل التضحية وهو رفع مؤخر السفينة لإصلاح محركها[1] .

وفى قضيه أخرى تخلص وقائعها فى أن سفينة كانت تحمل شحنة من الماشية والأغنام من نهر لابلاتا فى أمريكا الجنوبية الى انجلترا ، وورد شرط فى عقد النقل بألا ترسو السفينة فى أى ميناء خلال رحلتها سواء فى البرازيل أم فى أوروبا ، ولكن السفينة اضطرت الى الرسو فى ميناء باهيا بالبرازيل لاصلاحها نتيجة اندفاع المياه الى داخلها ، وتنفيذاً لأمر صادر من سلطات البرازيل تعذر نقل الماشية والأغنام الى انجلترا ومن ثم أفرغت السفينة شحنتها فى ميناء أنفرس حيث بيعت بثمن يقل كثيرا عن ثمن بيعها فى لندن ، وقد حكم القاضى بنجهام بأن الخسارة التى ترتبت على بيع الشحنة فى أنفرس تعد خسارة مشتركة كنتيجة مباشرة للفعل الذى قصد به حماية الرسالة البحرية وهى الالتجاء بالسفينة إلى ميناء باهيا[2] وقد استند الحكم الى رأى الفقيه الانجليزى لاوندز[3] الذى ذهب إلى أنه عند التساؤل عن الخسارات التى يجب النظر إليها باعتبارها نتيجة طبيعية ومنطقية[4] لفعل التضحية يتعين البحث فيما قصده الربان عندما اتخذ قرار التضحية ، فإذا كان القصد الطبيعى والمنطقى من هذا القرار إفادة جميع المصالح المشاركة فى المخاطرة فإن كل خسارة تحدث نتيجة فعل التضحية تعتبر خسارة مشتركة ، وإلى نفس الرأى استند القاضى بلهاش عندما حكم بأنه تعد خسارة مشتركة تلك التى تترتب على اصطدام سفينة برصيف ميناء لجأت اليه حينما كانت مهددة

---

(١) McCall v. Hourlder Brothers (1897) 8 ASP.M.C.252.

(٢) Anglo-ArgentineLive Stock Agency v. Temperley S.S. Co. (1899) 2Q.B.403.

(٣) The law of general average 4th. ed., p.36.

(٤) natural and reasonable

بالغرق ، سواء فى ذلك المسئولية عن الأضرار التى لحقت رصيف الميناء ام الأضرار التى لحقت السفينة[1] .

٥٧ – ويلاحظ أن الأحكام سالفة الذكر صدرت عن القضاء الانجليزى قبل أن تتبلور فى ميدان التأمين فكرة السبب المباشر ، باعتباره السبب الحقيقى المؤثر الفعال فى إحداث النتيجة ومن ثم لجأ القاضيان بنجهام وبلهاش إلى المعيار الذى أورده لاوندز لتحديد الخسارة التى تدخل فى نطاق الخسارات المشتركة بأنها الخسارة التى تكون نتيجة طبيعية ومنطقية للفعل الذى قصد به الربان التضحية فى سبيل السلامة العامة ، وهو معيار أقل تحديدا للسبب المباشر مما استقر عليه القضاء فى انجلترا وفرنسا .

وفى قضية نظرها القضاء الانجليزى حكم بأنه تعد خسارة مشتركة تلك التى تكون غير متوقعة وترتبط بالتضحية برباط السبب بالنتيجة ، أو بعبارة أخرى تلك الخسارة التى تعد نتيجة ضرورية necessary consequence ولا تعد خسارة مشتركة الأضرار التى تترتب على حوادث لاحقة للتضحية مع أن الخسارة ماكانت لتقع لولا التضحية ، ومن ثم مفهوم الحكم أن الخسارة لا تدخل فى نطاق الخسارات المشتركة الا إذا كانت نتيجة مباشرة للفعل الذى قصد به التضحية ، ويلاحظ أن الحكم لم يضع معيارا للسبب المباشر[2] .

٥٨ – وإذا كان المبدأ الذى تضمنته القاعدة C فى فقرتها الأولى والذى يقضى بأن الخسارة التى تعد خسارة مشتركة هى التى تكون نتيجة مباشرة لفعل التضحية كان ترديدا لما استقر فى السوابق القضائية الانجليزية ، فكذلك التطبيق الذى ورد فى الفقرة الثانية من القاعدة سالفة الذكر بشأن استبعاد ما يلحق السفينة أو شحنتها من أضرار أو خسارة بسبب تأخر الرحلة delay سواء أحدثت الخسارة أثناء التأخير أم بعد انتهاء الرحلة ، ففى قضية[3] The Leitrim تأخرت السفينة فى

---

(١) Austin Friars S.S. Co. v. Spillers and Bakers (1915) 1K.B.833, (1915) 3K.B.586, in the Court of Appeal.

(٢) Anglo Grecian Steam Trading Co. Ltd. v. T. Beynon and Co. (1926) 24 L1.L.R.122, 124

(٣) (1902) 8Com. Cas. 6.

ميناء التجاء بينما كانت الاصلاحات تجرى فيها بعد أن أصيبت بأضرار ترتبت على تضحية اختيارية فى سبيل السلامة العامة ، وكانت السفينة مستأجرة بمقتضى مشارطة إيجار لمدة محدودة Time charterparty تضمن شرطا يقضى بايقاف العقد لو حدث ضرر أدى الى توقف السفينة عن العمل لمدة تزيد عن أربع وعشرين ساعة ، فطالب مالك السفينة باعتبار الخسارة التى لحقته من جراء فقد أجرة السفينة أثناء مدة التأخير خسارة مشتركة ، ولكن دعواه رفضت استنادا إلى أن ضياع الوقت loss of time كان أمرا مشتركا بين جميع أطراف الرسالة البحرية ، ومن ثم فالخسارة المترتبة على التأخير تلحق كلا من أطراف الرسالة على انفراد ، وتخرج عن نطاق الخسارة المشتركة ، كما رفضت المحكمة اعتبار نفقات تغذية شحنة من الماشية والأغنام أثناء تأخير السفينة فى ميناء الالتجاء خسارة مشتركة[1].

٥٩ – وقد تضمن مشروع القانون البحرى المصرى فى المادة ٢٦٦ حكم القاعدة C من قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ ، إذ نصت هذه المادة على أنه لا تدخل فى الخسارات المشتركة إلا الأضرار والمصاريف الناشئة عن عمل له صفة الخسارة المشتركة ، أما الأضرار والمصاريف غير المباشرة الناشئة عن التأخير أو تعطيل السفينة أو فرق أسعار البضائع أو غير ذلك فلا تدخل فى الخسارات المشتركة [2] ، وكنا نود لو أن تلك المادة تضمنت النص على أن الخسارة المترتبة على التأخير لا تعتبر خسارة مشتركة سواء أحدثت الخسارة أثناء الرحلة ام بعد انتهائها[3] حتى لا يحوطها الغموض الذى أدى إلى تعديل القاعدة C من قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٤٢ الى صورتها الحالية فى قواعد عام ١٩٥٠ ثم قواعد عام ١٩٧٤ .

---

(١) Anglo-Argentine Live Stock Agency v. Temperley (1899) 2Q.B.403.
انظر وقائعها ، ما سبق رقم ٥٦ .

(٢) تماثلها المادة ٢٢٥ من مشروع القانون البحرى العراقى التى نصت على أنه لا تدخل فى العوار المشترك الهلاك والأضرار التى تلحق بالسفينة أو الحمولة بسبب التأخير إما أثناء السفر أو بعده .

(٣) راجع ما سبق رقم ٥٤ .

المبحث الخامس

نجاة الرسالة البحرية نتيجة التضحية

٦٠ – تقوم فكرة الخسارة المشتركة على أن المصالح التى تفيد من التضحية التى تقع فى سبيل السلامة العامة تسهم عدالة فى الخسارة التى تلحق الذى يضار من التضحية ، وهذا يؤدى منطقاً إلى أنه اذا لم تؤد التضحية إلى الهدف منها ، ولم تسفر عن نجاة أى من المصالح المشاركة فى الرحلة البحرية فلا تعد الخسارة المترتبة على التضحية خسارة مشتركة ، وذلك لانعدام العناصر التى تشترك فى تحمل هذه الخسارة[١] .

وقد استقر هذا المبدأ فى السوابق القضائية الانجليزية ، ويعبر عنه الفقه الانجليزى بضرورة نجاح الفعل الذى قصدت به التضحية[٢] وبان المصالح المشاركة فى الرحلة البحرية والتى تعرضت للخطر يجب أن تكون قد أفادت من التضحية[٣] بحيث تقع الخسارة على من تلحقه باعتبارها خسارة خاصة particular average إذا لم تنج الرسالة البحرية فى مجموعها أو فى جزء منها[٤] ؛ وليس المقصود بذلك أن ينجح الفعل الذى قصدت به التضحية بحيث يحقق كل الأغراض التى تنتظر منه ، أى لا يشترط أن تؤدى التضحية إلى النجاة الكاملة للرحلة البحرية ، وإنما

(١) لورد شورلى وجايلز ص ٢٠٧ :

".. both at common law and under the York Antwerp Rules, contribution can be demanded only if the general average act was sucessful, in other words if the adventure as a whole has really been saved; otherwise the loss lies where it falls."

بارتل ص ١٧٤ ، ديوكورث ص ١٩٠ ، ستيفنس وبورى ص ٣٥٦ ، باين ص ١٢٢ ، شارلزورث ص ٣٣٤ .

(٢) "The act must have succeeded in saving the adventure."

بارتل ص ١٧٤ .

(٣) "The proerty which was in danger must have been actually benefited by the sacrifice"

باين ص ١٢٢

(٤) ".. the ship. cargo, or some portion have been actually been preserved" ستيفنس وبورى ص ٣٥٦

يكفي أن تحقق التضحية بعض النجاح some degree of success بحيث تبقى بعد القيام بها بعض العناصر ذات القيمة التي يمكن اتخاذها أساساً لتوزيع الخسارة المشتركة (١)، سواء أكانت التضحية ببعض العناصر المشاركة في الرسالة البحرية أم اتخذت صورة مصروفات في سبيل السلامة العامة .

٦١ – وقد تنجو الرسالة البحرية نتيجة التضحية أو ينقذ جانب منها ، ولكن تهلك بعد ذلك السفينة وشحنتها بسبب لاحق على حدوث التضحية ، كما لو أن أنفق الربان مبالغا في سبيل الالتجاء بالسفينة الى ميناء لإصلاحها تفاديا لغرقها هي وشحنتها ، ثم غادرت السفينة ميناء الالتجاء وغرقت قبل أن تبلغ ميناء الوصول نتيجة عاصفة بحرية ، وحينئذ يثور البحث عما إذا كانت المصالح التي أفادت من التضحية الاختيارية تظل ملتزمة بالمساهمة في الخسارة المشتركة أم أن هلاك الرسالة البحرية يترتب عليه أن تقع تلك الخسارة على من لحقته بحيث لا يسهم فيها أصحاب المصالح المشاركة في الرحلة . وقد استقر القضاء الانجليزي على أن الخسارة في هذه الصورة لا توزع على أصحاب المصالح التي أفادت من التضحية (٢) ويؤيد أغلب الفقه هذا الاتجاه ويبرره بأن كل مخاطرة بحرية ينطبق عليها مبدأ المسئولية المحدودة (٣) limited liability الذي يقضي بأن كل مشارك في المخاطرة البحرية لا يجوز أن يخسر ما يزيد على قيمة ما يخصه في الرحلة ، وعلى ذلك

---

(١) لاوندز وردلف رقم ٧٨ ومشار الى قضية Pirie v. Middle Dock (1881) 44L.T.426 في باين وستيفنس وبورى ، المرجعين السابقين .

(٢) Chellew. v. Royal Commission on the Sugar Supply (1921) 2K.B. 627; (1922) 1K.B.12, in the Court of Appeal

وتخلص وقائع هذه القضية في أن سفينة مشحونة بالسكر أصيبت بتلف وهي في طريقها من كوبا الى انجلترا ، مما اضطر الربان الى الالتجاء بها إلى ميناء حيث أنفقت مبالغ اعتبرت خسارة مشتركة طبقا للقاعدتين . ١٠ و ١١ من قواعد يورك وأنفرس عام ١٨٩٠ وبعد أن واصلت السفينة رحلتها اشتعلت فيها النار فهلكت هي وشحنتها ، وقد قضى في الدعوى عن طريق التحكيم وانتهى المحكم إلى أن المبلغ الذى انفق فى ميناء الالتجاء لا تسهم فيه الشحنة لأن المساهمة في الخسارات المشتركة تتم على أساس قيمة المصالح المشاركة في المخاطرة البحرية عند انتهاء الرحلة ، فإذا كانت هذه المصالح قد هلكت فليس ثمة مساهمة ، وقد أيد القاضى سانكى قرار المحكم ، وتأيد الحكم استئنافيا على أساس أنه يوافق حكم القاعدة رقم ١٧ من قواعد يورك وانفرس .

(٣) لورد شورلى وجايلز ص ٢٠٨

لو طولب أحد أصحاب المصالح المشاركة فى الرحلة بأن يدفع قيمة مساهمته فى خسارة مشتركة فيتعين أن يكون قادرا على دفع قيمة المساهمة من أمواله المشاركة فى المخاطرة ، كبضائعه لو كانت مصلحته ممثلة في بضائع مشحونة فى السفينة ، ومن ثم لو هلكت الرسالة البحرية كلها بما فى ذلك البضائع فلا يبقى ثمة ما يدفع منه صاحب البضائع قيمة مساهمته فى الخسارات المشتركة[1] .

وسواء أكانت التضحية ببعض الممتلكات الموجودة على ظهر السفينة ، أم بإنفاق مبالغ فى سبيل السلامة العامة ، فقد اتجه القضاء الانجليزى إلى أن الخسارة المشتركة لا مبرر لتوزيعها على أصحاب المصالح المشاركة فى الرحلة البحرية إذا ما هلكت تلك المصالح قبل بلوغها ميناء الوصول ، ومن ثم لا محل لهذا التوزيع إذا هلكت المصالح التى يتعين عليها المساهمة فى تلك الخسارة[2] .

٦٢ – وقد سارت قواعد يورك وأنفرس فى نفس الاتجاه ولكن ضمنا دون أن تقرر الحكم صراحة ، ذلك أن القاعدة G من قواعد عام ١٩٢٤ وهى ذات القاعدة فى قواعد عام ١٩٥٠ وعام ١٩٧٤ تقضى بان الخسارة المشتركة تتم تسويتها ، سواء بالنسبة للخسارة والمساهمة ، على أساس قيمة المصالح المختلفة فى زمان ومكان

---

(١) "Hence if the property is of no value because of its condition or if it has been lost there is nothing upon which to base a contribution."

بارتل ص ١٧٤ ، لورد شورلى وجايلز ص ٢٠٨ ومشار فيه الى أن المبدأ قد يبدو منافيا للعدالة ولكنه برره على الوجه الوارد فى المتن . وفى طبعة عام ١٩٥٩ من نفس المرجع ص ١٩١ و ١٩٢ اشارة إلى رأى مخالف للفقيه الانجليزى لاوندز الذى رأى أنه لو أنفق مالك السفينة مبالغاً توفرت لها صفة الخسارة المشتركة تعين على أصحاب البضائع المساهمة فى الخسارات المشتركة المصروفات حتى لو أن بضائعهم هلكت بعد تحقق الخسارة المشتركة ، وانظر فى هذا الخصوص لاوندز وردلف رقم ٣٤٧ وما بعده .

(٢) Morrison S.S. Co., Ltd. v. Greystoke Castle (1947) Ap. Cas. 265; (1946) 2 All.E.R.696.
"Lord Roche and Lord Uthwatt both assumed that the right to contribution in respect of extraordinary expenditure could be defeated by a subsequent loss of the contributory interests".

لاوندز وردلف رقم ٣٤٤ .

انتهاء المخاطرة[1] ، والخسارة تعنى فى نطاق هذه القاعدة الخسارات والأضرار والمصروفات ومن ثم ينطبق حكمها على التضحية ، سواء أكانت مادية أم مصروفات. ويلاحظ فى هذا الصدد أن الخسارة المشتركة لو وقعت فى صورة إنفاق مصروفات فإن تقديرها لا يختلف فى وقت التضحية عنها فى نهاية المخاطرة ، أما لو اتخذت التضحية صورة خسارة مادية فإن قيمة الأشياء التى تتم بها التضحية قد تنخفض نتيجة وقوع الحادث الذى تتعرض له السفينة ويؤدى الى التضحية أو نتيجة حوادث بحرية لاحقة .

٦٣ – وقد اختلف الرأى فى الفقهين المصرى والفرنسى حول اشتراط النتيجة مفيدة résultat utile أى انقاذ الرسالة البحرية نتيجة التضحية حتى تتحقق الخسارة المشتركة ، ويذهب الرأى الراجح إلى أن الخسارة لا تعتبر من الخسارات المشتركة الا اذا أسفرت التضحية عن نتيجة مفيدة ، وذلك بأن تنجو السفينة وشحنتها أو جانب منها من الحادث الذى استوجب التضحية ، وسند هذا الرأى أن نظام الخسارات المشتركة من تطبيقات نظرية الإثراء بلا سبب ، ولما كان الإثراء نتيجة مفيدة يجنيها من أثرى على حساب من افتقر وتخول ثانيهما مطالبة الأول بقدر ما عاد عليه من فائدة ، فإنه يتعين أن تتحقق نتيجة مفيدة من فعل التضحية ، كما يبرر بعض أصحاب هذا الرأى اشتراط النتيجة المفيدة بما تنص عليه المادة ٢٥٨ من القانون البحرى المصرى والمادة ٤٢٣ المقابلة لها فى المجموعة التجارية الفرنسية من أنه اذا ألقيت البضائع فى البحر ولم تنج السفينة مع ذلك فلا وجه لتوزيع الخسارة المترتبة على الإلقاء ، ولا تلتزم البضائع والأشياء الأخرى التى أنقذت بدفع شئ من خسارة البضاعة التى ألقيت أو التى أصيبت بتلف ، فمقتضى المادة سالفة الذكر أنه لو ألقيت بضاعة فى سبيل إنقاذ الرسالة البحرية ولم

---

(١) Rule G- General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

The rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

والفقرة الثانية تقضى بأن حكم الفقرة الأولى لا يؤثر على تحديد المكان الذى تتم فيه تسوية الخسارة أي يجوز اتفاقا تحديد هذا المكان ، انظر لاوندز وورودلف رقم ٥٨٠ وما بعدها .

تتحقق النتيجة المرجوة وغرقت السفينة ، ثم أنقذت البضاعة أو جزء منها بعد غرق السفينة فليس ثمة محل للمساهمة فى خسارة مشتركة لعدم تحقق الخسارة المشتركة فى هذه الصورة ، ذلك أن رابطة السببية لا تتوفر بين إلقاء البضائع فى البحر وإنقاذ البضاعة[1] .

٦٤ – ولا يقر جانب من الفقه هذا الاتجاه ، ولا يرى أن تحقق النتيجة المفيدة شرط لتوفر وقوع خسارة مشتركة[2] ، وقد حمل لواء هذا الاتجاه الفقيه ريبير مستنداً إلى رأيه فى تأصيل نظام الخسارات المشتركة على فكرة إتحاد المصالح[3] union d'intérêts الذى يجمع بين السفينة وحمولتها ، ويدير الربان هذا الاتحاد نيابة عن أصحاب المصالح الممثلة فى الرسالة البحرية ، وعلى ذلك فالتضحية الاختيارية التى يقوم بها الربان فى سبيل تلك المصالح المشاركة فى الرحلة يتعين أن يساهم فى الخسارة المترتبة عليها كل من وقعت التضحية من أجلهم ، بغض النظر عما تسفر عنه التضحية ، سواء أترتب عليها نتيجة مفيدة أم لا ، وبهذا يستبعد الفقيه ريبير تأسيس نظام الخسارات المشتركة على فكرة الإثراء بلا سبب ، وقد رد على الحجة التى استمدها أنصار الرأى الراجح من المادة ٤٢٣ من المجموعة التجارية الفرنسية بأن أساس عدم المساهمة فى الخسارة حين تلقى البضائع وتهلك السفينة هو أنه لا تبقى بعد ذلك العناصر الايجابية التى يقع عليها عبء المساهمة لأن كلا من أصحاب المصالح المشاركة فى الرسالة البحرية لا يسأل الا فى حدود ما يشترك به فى المخاطرة ، وحتى إذا أنقذت بعض البضائع بعد ذلك ليس ثمة مساهمة فى خسارة مشتركة لأن هذه البضائع التى يتم إنقاذها تكون

---

(١) العميد مصطفى كمال طه – أصول القانون البحرى رقم ٩٣٤ والوجيز رقم ٥٣٢ ، سمير الشرقاوى رقم ٥٨٠ وانظر ليون كان ورينو ج ٦ رقم ٨٨٧ ، دانجو ٩ ج ٣ رقم ١١٦٤ ، فاهل رقم ٥٢٧ ، فرموند رقم ٤٠٠ .

استئناف مختلط ٢٣ نوفبر ١٩١٥ بلتان س ٢٨ ص ٢٦ ، المنصورة المختلطة ٢٤ سبتمبر ١٩٢٥ جازيت ١٧–٢٠٥ .

(٢) ريبير ج ٣ رقم ٢٢٥١ ، شوفو رقم ٥٤٨ ، هرلميدس رقم ١٦٢ و ١٦٩ ومن هذا الرأى فى الفقه المصرى علي يونس – أصول القانون البحرى رقم ٥٧٢ ، وانظر عرض الرأيين وحججهما فى علي جمال الدين – رقم ٧٢٤ ، هارل كورت – ملزمة ٤ رقم ٣٧ وما بعده .

(٣) ريبير ج ٣ رقم ٢٢٢٠ ، موجز دالوز رقم ٥٥٢

٥م

فى حكم البضائع الهالكة بالنظر إلى المصالح المتحدة، وتخليصها بعد إلقائها فى البحر يقع نتيجة إنقاذها وهى واقعة لاحقة على التضحية ومستقلة عنها تماما وتحدث فى الوقت الذى لا يكون فيه ثمة أثر لاتحاد المصالح الذى ينقضى بإلقاء البضائع فى البحر وهلاك السفينة ، يضاف إلى ذلك أن المشرع الفرنسى لم يشترط فى المادة ٤٠٠ من المجموعة التجارية الفرنسية أن تترتب على التضحية نتيجة مفيدة حتى تعد الخسارة مشتركة .

٦٥ – ويضعف من رأى الفقيه ريبير فى نظرنا أنه يقوم على هذه الرابطة القوية الافتراضية بين أصحاب المصالح فى الرحلة البحرية حتى اعتُبر الربان مديرا لاتحاد تلك المصالح ، إلا أن هذا التصوير لا يمكن التسليم به على إطلاقه لأن الربان وان كان يعتبر ممثلا للمجهز وأصحاب البضائع فيما يختص ببعض التصرفات القانونية فإن حقه فى القيام بأعمال التضحية فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية وتنظيم المساهمة فى الخسارة التي تترتب على التضحية إنما يستمده من القانون نفسه ، فلا حاجة إلى الالتجاء لافتراض قيام اتحاد المصالح الذى يديره الربان لمصلحة المشاركين فيه ، كما لا يمكن التسليم بما ذهب إليه من أن البضائع تعد هالكة بالنسبة لإتحاد المصالح بهلاك السفينة بحيث لا يترتب على تخليصها مساهمة فى خسارة مشتركة ، فتخليص البضائع بعد التضحية بها عن طريق القائها فى البحر لا يتعارض وهلاك السفينة ، إنما أساس عدم المساهمة فى الخسارة هو ما قرره الفقيه ريبير نفسه من أنه لا تبقى العناصر الايجابية التى تساهم فى الخسارة المترتبة على التضحية ، اذ لا تتصور هذه المساهمة طالما أن البضائع وحدها أو جزء منها فقط قد تم تخليصه ، وهى نفس الفكرة التى يقيم عليها الفقه الانجليزى ضرورة تحقق النتيجة المفيدة ولو بنجاح جزئ بحيث تبقى بعد القيام بالتضحية بعض العناصر ذات القيمة التي يمكن أن تتخذ أساسا لتوزيع الخسارة ، ومن ثم فإنه ليس هناك خلاف بين أصحاب الرأى الراجح فى الفقه والقضاء فى مصر وفرنسا الذين يشترطون تحقق النتيجة المفيدة وبين ما ذهب اليه الفقه والقضاء فى النظام الأنجلوسكسونى[1] ، ونرى أن تتضمن قواعد يورك وأنفرس حكما

(١) راجع ما سبق رقم ٦٠

يقرر صراحة اشتراط تحقق نجاه الرسالة البحرية ولو جزئيا حتى تتوفر عناصر الخسارة المشتركة ، وذلك حين يتحقق ما ننادى به من تحول قواعد يورك وأنفرس إلى معاهدة دولية تنضم إليها كافة الدول .

الفصل الثانى

أثر الخطأ على تحقق الخسارة المشتركة

٦٦ - تمهيد وتقسيم : أوضحنا فى الفصل الأول أن الخسارة المشتركة لا تتحقق إلا إذا توافرت لها شروط هى أن تقع التضحية الاختيارية فى ظروف استثنائية ، وأن تكون التضحية اختيارية لها ما يبررها ، من أجل السلامة العامة ، وأن تقع الخسارة نتيجة مباشرة للتضحية ، وأن يترتب على هذه التضحية نجاة الرسالة البحرية ولو جزئيا من الخطر ، وترتيبا على هذه الشروط فإن الخسارة المترتبة على التضحية والتى يستوجبها خطر تتعرض له الرسالة نتيجة خطأ المجهز أو الربان أو أحد التابعين البحريين تثير التساؤل عما اذا كانت تعتبر خسارة مشتركة ، كما لو بدأت السفينة رحلتها وهى غير صالحة للملاحة البحرية unseaworthy واضطر الربان إلى إنفاق مبالغ أثناء الرحلة لإصلاحها بقصد إنقاذ الرسالة البحرية ، وكذلك الحال حين تم التضحية نتيجة خطأ من الشاحنين أو أحدهم كما لو شحن فى السفينة بضائعا قابلة للاشتعال أو الانفجار دون أن يلفت نظر الناقل الى ذلك مما ترتب عليه حدوث حريق أدت مقاومته لإنقاذ الرسالة البحرية إلى تلف كمية من البضائع وجانب من السفينة ، ويبدو لأول وهلة أنه لا يمكن اعتبار الخسارة التى تترتب على الحريق خسارة مشتركة لأنها نتيجة مباشرة لخطأ الشاحن صاحب البضاعة التى تسبب الحريق عنها وليس لمن أصابه ضرر نتيجة التضحية سوى الرجوع على من وقع منه الخطأ تطبيقا للقواعد العامة ، كما أن مرتكب الخطأ ليس له الرجوع على أحد . وقد استقر الرأى الغالب فى الفقه الفرنسى على أن الخطأ يحول دون تحقق الخسارة المشتركة[1] ويسايره فى ذلك القضاء[2] ، وكذلك الشأن فى القضاء المصرى المختلط [3] ،

---

(١) ريبير ج ٣ رقم ٢٢٧٥ ، شوفو رقم ٥٣٥ وما بعده ، هرلامبيدس رقم ٦٥ ، لكلير ص ٦٥

(٢) نقض فرنسى فى ٢٨ اكتوبر ١٩٠١ دالوز ١٩٠٢ - ١ - ١٢٦ ، استئناف إكس فى ٧ يناير ١٩٠٩ المجلة الدولية للقانون البحرى ٢٥ - ١٨٩ ، محكمة السين فى ٢٠ مايو ١٩٢٤ ملحق دور - ٢ - ٥٥٨ وأحكام أخرى عديدة مشار إليها فى المراجع السابقة .

(٣) استئناف مختلط ٢٩ ابريل ١٩١٤ بلتان ٢٦ - ٣٥٩ ، وفى عرض الموضوع أنظر العميد مصطفى ←

ولكن على عكس ذلك تقضى بعض التشريعات بأن الخسارة تعتبر مشتركة حتى لو ترتبت التضحية على خطر تعرضت له الرسالة نتيجة خطأ أحد أصحاب المصالح الممثلة فى الرسالة البحرية ، بغض النظر عن سبب الحادث الذى يستوجب التضحية ، ومنها التشريعات فى ألمانيا والدول الاسكندنافية وفنلندا واليابان وعلى ذلك يسير القانون الانجليزى .

٦٧ – ويبدو من عرض الخلاف على هذه الصورة بين التشريعات حول مدى أثر الخطأ على حق المخطئ فى المطالبة بالمساهمة فى الخسارة المشتركة ، ان ثمة تعارضا كبيرا يقوم بين مجموعتين من التشريعات ، إحداهما تنكر الخسارة المشتركة اذا تعرضت الرسالة البحرية لحادث ترتب على خطأ أحد أصحاب المصالح المشاركة فى الرحلة[1] ، بينما تحفظ المجموعة الأخرى من التشريعات وصف الخسارة المشتركة للخسارة المترتبة على حادث يقع نتيجة خطأ أحد المشاركين فى المخاطرة البحرية ، وسنتخذ النظام الانجليزى نموذجا لهذه التشريعات ، نبحث فيه تطور تلك الفكرة فى الفقه والقضاء ، ونخصص لذلك المبحث الأول من هذا الفصل ، ثم نعرض فى المبحث الثانى للقاعدة التى استقرت فى قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ فى هذا الشأن ، وفى المبحث الثالث نبين أثر شروط الإعفاء من المسئولية عن الخطأ على تحقق الخسارة المشتركة ، وفى المبحث الرابع نعرض لأثر العيب الذاتى على تحقق الخسارات المشتركة .

المبحث الأول

أثر الخطأ على تحقق الخسارة المشتركة فى النظام الانجليزى

٦٨ – يشير بعض شراح القانون الانجليزى الى أن القاعدة العامة التى تحكم أثر الخطأ على تحقق الخسارة المشتركة والمستقرة فى القانون المشترك common law

كمال طه – أصول القانون البحرى رقم ٩٣٠ وما بعده والوجيز رقم ٥٣٠ ، على يونس – الاستغلال البحرى رقم ١٩٢ وما بعده ، علي جمال الدين رقم ٧١٩ وما بعده ، سميحة الشرقاوى – القانون البحرى رقم ٥٧٨

(١) يلاحظ أن عدم توفر الخسارة المشتركة لا يعنى مطلقا أن الخسارة التى تقع تعد خسارة خاصة تقع على عاتق المخطئ ، وقد وقع فى هذا الخلط جانب من الفقه وبعض الأحكام القضائية ، وأشار اليها هرلامبيدس رقم ٦٦ .

تقضي بأنه لو كانت الضرورة التي أدت الى التضحية قد ترتبت على خطأ أحد المشاركين في المخاطرة البحرية فإن فعل التضحية في سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية general average act يحتفظ بخصائصه كفعل تم في سبيل السلامة المشتركة ومن ثم يتعين مساهمة أطراف الرسالة البحرية في الخسارة المترتبة على تلك التضحية[1] بشرط ألا تخل هذه القاعدة بالاستثناء الذى يقضي بأن الخطأ الموجب للمسئولية الذى يقع من أحد أطراف المخاطرة البحرية يحول بينه وبين مطالبة أى من أطراف المخاطرة بأن يساهم في الخسارة التي تلحقه طالما أن الخطأ يوجب مسئوليته في الوقت الذى تقع فيه التضحية سواء أكانت مادية أم في صورة مصروفات[2] .

٦٩ – والذى يستوقف النظر في هذه القاعدة أن مبدأ عدم استفادة المخطئ من مساهمة باقي أطراف الرسالة البحرية في الخسارة التي تلحقه لو ترتبت على تضحية في سبيل إنقاذ الرسالة البحرية كلها قد وصف بأنه استثناء هام مع أنه تطبيق للقاعدة المقررة التي تقضي بأن الشخص لا يفيد من خطئه ، كما يلاحظ أن القول بأن فعل التضحية يحتفظ بخصائص الفعل الذى يرتب خسارة مشتركة رغم أن التضحية ترتبت على خطأ أحد أصحاب المصالح المشاركة في الرسالة البحرية قاعدة مقررة ضمنا في القانون الانجليزي ، وذلك حين يلحق الضرر الناشئ عن التضحية غير المخطئ ، والسوابق القضائية الانجليزية العديدة السابقة على صدور قانون نقل البضائع بطريق البحر الصادر عام ١٩٢٤[3] لم تضع هذه القاعدة صراحة وإنما طبقت المحاكم هذه القاعدة بعد صدور قانون نقل البضائع بطريق

---

(١) لاوندز وردولف رقم ٦٢ :

"... the act retains its general average character and contribution is due between the parties, subject to the important exception that the party at fault is not entitled to recover contribution ..."

(٢) يجعل بعض الفقهاء من عدم تعرض الرسالة للخطر نتيجة خطأ من يطالب بالمساهمة في الخسارة المشتركة شرطا من شروط المطالبة بالمساهمة في هذه الخسارة .

"The danger must not be due to the fault of the interest claiming contribution..."

شارلز وورث ص ٣٣٤ ، وانظر وينتر ص ٤٠٨

(٣) Carriage of Goods by Sea Act, 1924

البحر عام ١٩٢٤ والذى صدر فأدمج قواعد اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤ بشأن سندات الشحن البحرى فى القانون الانجليزى ، ومن الشروط التى ترد عادة فى هذه السندات شرط يقضى بتطبيق قواعد يورك وأنفرس على الخسارات المشتركة[1] ، وكانت قواعد يورك وانفرس عام ١٩٢٤ تتضمن فى القاعدة D نفس الحكم الذى تتضمنه القاعدة المقابلة عام ١٩٥٠ والذى يقضى بأن المساهمة فى الخسارات المشتركة لا تتأثر بخطأ أحد أطراف الرسالة البحرية إذا أدى هذا الخطأ الى التضحية سواء أكانت مادية أم فى صورة مصروفات ، على ألا يخل ذلك بمسئولية المخطئ عن التعويضات[2] ، ولما بدأ تطبيق هذه القاعدة ثار تفسيرها أمام المحاكم الانجليزية وصدرت الأحكام فى شأنها ابتداءا من عام ١٩٥٨[3] وعلى ذلك لا يمكننا التسليم بأن هذه القاعدة التى تضمنتها قواعد يورك وانفرس ابتداءا من عام ١٩٢٤ مقررة فى النظام الانجليزى[4] صراحة .

٧٠ – ويسلم الرأى الراجح فى الفقه الانجليزى بأن القاعدة المقررة فى القانون هى أن الخطأ الذى يصدر عن أحد أطراف الرسالة البحرية مما يعرضها للخطر ويستوجب التضحية يؤدى إلى عدم تطبيق حكم الخسارات المشتركة والمساهمة فيها ، بل يجعل البعض من هذه القاعدة شرطا من شروط تحقق الخسارة المشتركة حين يستعرض العناصر الرئيسية لهذه الخسارة بقولهم إن الحادث الذى يؤدى إلى تضحية يجب ألا يكون نتيجة خطأ وقع من طرف الرسالة البحرية الذى يطالب بمساهمة الآخرين فى الخسارة التى تلحقه[5] وذلك حين

---

(١) يرد الشرط عادة بالعبارة الآتية :

"General average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1950."

(٢) Rule D-Rights to contribution in general average shall not be effected, though the event whcih gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure; but this shall not prejudice any remedies which may be open against that party for such fault.

(٣) Goulandris Brothers Ltd. v. B. Goldman and Sons, Ltd. (1958) 1Q.B.74

(٤) يؤيدنا ما ذكره هرلاميدس من أن القضاءين الانجليزى والأمريكى كانا الى جانب الرأى القائل بأن الخطأ يحول دون اعتبار الخسارة المترتبة على التضحية التى تنشأ عنه من الخسارات المشتركة ، رقم ٦٥ من رسالته عن الخصائص المميزة للخسارات المشتركة .

(٥) ستيفنس وبورى ص ٣٥٧ ، باين ص ١١٩ ، بارتل ص ١٦٩ ، شارلزورث ص ٣٣٤

يستوجب الخطأ مساءلته طبقا لأحكام المسئولية العقدية أو التقصيرية ، ويضرب الفقه أمثلة توضح هذه القاعدة مستمدة من السوابق القضائية ، ومن ذلك أن الشاحن ليس من حقه مطالبة باقي المشاركين في الرسالة البحرية بالمساهمة في خسارته اذا كان قد شحن بضائعه وهي في حالة خطرة واستوجب ذلك إلقاءها في البحر لإنقاذ الرسالة البحرية[1] ، فالشاحن لا يلومن إلا نفسه ويتعين عليه أن يتحمل بمفرده كل الخسارة التي تترتب على خطئه ، كذلك الحال حين يقع الخطأ من المجهز اذا كان الحادث الذي تعرضت الرحلة قد ترتب على عدم صلاحية سفينته للرحلة البحرية عند بدئها[2] ، ولا يتغير الحكم لو وقع الخطأ من الربان والملاحين[3] . وقد حكم بأن المجهز لا يستطيع المطالبة بالمساهمة في الخسارة التي تلحقه بعد انحراف السفينة عن خط سيرها انحرافاً خاطئا wrongful deviation ليس له ما يبرره ، وذلك في قضية تخلص وقائعها في أن شركة باعت كمية من السكر واستأجرت سفينة لنقل السكر من ميناءين أحدهما في كوبا والآخر في سان دمنجو وتلقى الربان إشارة لاسلكية بالذهاب إلى سان دومنجو حيث شحنت باقي كمية السكر ، وقد جنحت السفينة وهي في طريقها إلى انجلترا وأصيبت بأضرار جسيمة وتم تفريغ شحنتها وفقد جانب منها ، وأرسلت الشحنة على سفينة أخرى الى انجلترا ، وقد وقعت الشركة المرسل إليها على وثيقة اللويدز لتسوية الخسارة[4] Lloyd's average bond حتى تتمكن من استلام الشحنة ، وبمقتضى الوثيقة طولبت بإيداع مبلغ ٩٥٠٠ جنيه انجليزي على ذمة تسوية الخسارة المشتركة ، ثم رفعت دعوى ضد الشركة مالكة السفينة تطالب باسترداد هذا المبلغ وبأنها غير مسئولة عن المساهمة في الخسارة التي لحقت السفينة استنادا الى أن السفينة غيرت خط سيرها المحدد في عقد استئجارها ، وقد قضى

---

(١) Pirie and Co. v. Middle Dock (1881) 44L.T.426.

(٢) Scholls v. Heriot (1863) cited ip Goulandris v. Goldman 1Q.B.74 at P.93.

ونفس المبدأ تقرر بالنسبة لهلاك السفينة نتيجة خطأ في ملاحتها وقع من تابعي المجهز ، قضية The Ettrick (1881) مشار اليها في بارتل ص ١٦٩ .

(٣) ديوكورث ص ١٩٠ ، بارتل – المرجع السابق . ويلاحظ أن في كل السوابق سالفة الذكر لم يلحق الضرر غير المخطىء .

(٤) أنظر ما يلي رقم ٣٤٠ ، ٣٦٠

مجلس اللوردات بان الشركة المدعية ليست مسئولة عن المساهمة فى الخسارة لأنها لم تتنازل عن دفعها بانحراف السفينة عن خط سيرها[1] ، أى بخطأ المجهز .

٧١ – وقد أصدر مجلس الشورى الملكى The Privy Council حكما هاما فى قضية بشأن أثر الخطأ على تحقق الخسارة المشتركة[2] وذلك فى دعوى مطالبة بالمساهمة فى خسارة مشتركة ترتبت على إلقاء بضائع فى البحر بقصد إنقاذ السفينة وما عليها من بضائع أخرى ، وتبين من ظروف الدعوى أن السفينة جنحت نتيجة إهمال الربان مما أدى إلى تعرض الرسالة البحرية إلى حادث جسيم استوجب تخفيف حمولتها لإنقاذها ، وقد قضى المجلس بأن مبادئ القانون البحرى فيما يختص بإلقاء بضائع فى البحر عند توفر شروط الخسارة المشتركة تقضى بأن كلا من أصحاب البضائع الملقاة يعتبر دائنا لأصحاب السفينة والبضائع الأخرى التى تم إنقاذها وله الحق فى مطالبتهم مباشرة بالمساهمة فى تعويضه عن خسارته بنسبة الفائدة التى عادت على كل منهم ، ويستطيع أن يحصل على هذه المساهمة منهم بوسيلتين ، دعوى يرفعها عليهم مباشرة أو عن طريق ممارسة حقه فى حبس البضائع التي تم إنقاذها حتى يدفع أصحابها حصتهم فى الخسارة المشتركة ، وهو يمارس هذا الحق عن طريق ربان السفينة الذى يعتبر نائباً عنه من هذا الصدد[3] ، وفى أسباب الحكم أورد لورد واطسون أن هناك استثنائين على قاعدة المساهمة فى الخسارة المشتركة ، أولهما يرد على حق من يطالب بالمساهمة حين يكون خطؤه هو الذى أدى الى تعرض الرسالة البحرية للحادث الذى استوجب التضحية[4] . والاستثناء الآخر خاص بالبضائع التى تشحن على سطح السفينة[5] ، وقد رد

(١) Hain Steamship Company Ltd. v. Tate and Lyle (1936) 2All.E.R.597; 41Com.Cas. 350 in the House of Lords.

(٢) Strange Steel and Co. v. A. Scott and Co. (1889) 14App.Cas.601

(٣) طبقا للقانون الانجليزى يمارس المجهز حق الحبس possessory lien ضمانا للحصول على المساهمة فى الخسارة المشتركة استنادا إلى قواعد القانون المشترك common law التى قررتها السوابق القضائية – باين ص ١٥١ ، لورد شورلى وجايلز ص ٢١٢ ، ٢١٣

(٤) "by his own fault occasioned the peril which mediately gave rise to the claim." at p.608

(٥) سبق أن قضى فى انجلترا برفض دعوى طالب فيها المدعون بأن يساهم باقى أطراف الرسالة البحرية فى الخسارة التى لحقتهم نتيجة إلقاء شحنة من الماشية كانت على ظهر السفينة واضطر الربان إلى إلقائها فى البحر نتيجة ظروف جوية سيئة لينقذ السفينة من الغرق ، قضية :
Wright v. Marwood (1881) 7Q.B.62

الاستثناء الأول إلى أنه ليس من العدالة أن يسمح للمخطئ باسترداد قيمة خسارته من باقي المشاركين في المخاطرة رغم ما قد يبدو من أنهم استفادوا الى حد ما من التضحية بأمواله ، وقد أوضح الحكم فى هذه الدعوى أنه لو ألقيت بضاعة فى البحر لتفادى حادث تتعرض له الرسالة البحرية ترتب على خطأ ملاحى ، فإن أصحاب هذه البضاعة يحق لهم مطالبة مالكى البضائع الاخرى بالمساهمة فى الخسارة المشتركة ، وفى تعليل ذلك أورد لورد واطسون فى أسباب الحكم أن أصحاب البضاعة الملقاة لا شأن لهم بخطأ الربان وليس من مبرر قانونى أو اخلاقى يلزمهم بالتضحية ببضائعهم دون مقابل لمصلحة باقى الشاحنين تفادياً لنتائج خطأ الربان .

٧٢ - واذا كانت السابقة القضائية سالفة الذكر صريحة فى تقرير حكم أثر الخطأ على تحقق الخسارة المشتركة فإن سابقة أقدم منها يمكن أن يستخلص منها نفس المبدأ ، وتخلص وقائع الدعوى التى صدرت بشأنها هذه السابقة القضائية فى أن السفينة John Baring أبحرت من كويبك فى طريقها إلى لندن عليها شحنة من الأخشاب ، وكانت مزودة بكمية من الفحم لتشغيل آلات تدير مضخات المياه التى كانت على السفينة ، وأثناء الرحلة صادفت السفينة ظروفا جوية سيئة وحتى يتفادى الربان غرق السفينة وشحنتها اضطر الى تشغيل المضخات مما أدى الى استهلاك الوقود الذى كان مخصصا لها ، وحتى يستمر تشغيلها فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية استخدم بعض القطع الاحتياطية للسفينة وكمية من البضائع وقوداً ، وقد حكم بأن الخسارة التى ترتبت على استخدام القطع الاحتياطية وكمية البضائع كوقود تعتبر خسارة مشتركة[1] ويمكن الاستدلال بمفهوم المخالفة أن السفينة لو لم تكن مزودة بوقود لآلات تشغيل المضخات لما اعتبرت الخسارة فى صورة الدعوى خسارة مشتركة ، ذلك أن تزويد السفينة بتلك المضخات يرتب على المجهز التزاما بتزويد السفينة بكمية من الوقود تخصص لتشغيلها ، ومن ثم يعتبر المجهز مخطئا لو لم يقم بتنفيذ هذا الالتزام ، ويترتب على خطئه عدم اعتبار الخسارة من الخسارات المشتركة .

(١) Robinson v. Price (1876) 2Q.B.91

٧٣ – وفى محاولة لتبرير القاعدة التى استقرت فى السوابق القضائية الانجليزية والتى تقضى بأن الخسارة إذا ترتبت على خطأ أدى لتعرض الرسالة البحرية للخطر لا تعد خسارة مشتركة رأى البعض أن إقرار القاعدة كان مرده السياسة التى سارت عليها المحاكم بشأن تفادى تكرار الدعوى[١] ، ذلك أنه لو لم يكن للخطأ ذلك الأثر لتعين تسوية الخسارة على أساس مساهمة من يفيدون من التضحية فى الخسارة ، وبعد أن يدفع كل منهم حصته فى المساهمة يعود فيرفع دعوى على من صدر عنه الخطأ يطالبه بالتعويض عن الضرر الذى لحقه نتيجة ذلك الخطأ ويتمثل هذا الضرر فى التزامه بدفع حصته فى المساهمة فى الخسارة ، ولا يخفى ما فى هذا الحل من صعوبة عملية خاصة إذا أخذنا فى الاعتبار تعدد أصحاب المصالح التى تشارك فى الرحلة البحرية وما يلقون من صعوبة فى اثبات خطأ المجهز أو خطأ أحد الشاحنين ، خاصة وأنه ليس ثمة رابطة قانونية بين الشاحنين مما يتعين معه الرجوع الى القواعد العامة فى إثبات خطأ الغير . وعلل رأى آخر القاعدة التى تقضى بأن الإهمال تنتفى معه الخسارة المشتركة بأنه لا يجوز للشخص أن يحصل من الغير على تعويض عن خسارة تقع بفعله ، أى ليس له أن يفيد من خطئه . وهذا التعليل وإن بدا صحيحا فى القانون فهو مردود بما وجه إليه من نقد أساسه أن القاعدة نفسها تخالف مبدأ السبب المباشر[٢] proximate cause كما استقر فى السوابق القضائية ، فالسبب المباشر للخسارة حين تترتب التضحية على خطر ينشأ عن إهمال أو خطأ أحد أطراف الرسالة ليس هو الخطأ فى حد ذاته ، وانما الحادث الذى تتعرض له الرحلة البحرية ويهدد سلامتها ، سواء أكان هذا الحادث قد وقع فجأة كحوادث البحر sea perils أم ترتب على خطأ أحد أطراف الرسالة البحرية أو نشأ عن عيب ذاتى[٣]

٧٤ – والأساس الذى يبدو لنا أقرب إلى الصواب للقاعدة التى تقضى بأن الإهمال ينفى تحقق الخسارة المشتركة حين يكون تعرض الرسالة للخطر نتيجة

---

(١) avoiding circuity of action لاوندز وورودلف رقم ٦٢

(٢) راجع ما سبق رقم ٥٢

(٣) Bousquet مشار اليه فى هارل كورت – الملزمة ٦ رقم ٥٢

الخطأ أو الإهمال هو أن التضحية التي تترتب على خطأ أحد أصحاب المصالح المشاركة فى المخاطرة لا تتم فى سبيل المصلحة العامة للمخاطرة البحرية ، وإنما تتم فى الواقع لمصلحة المخطئ وحده بصورة مطلقة أو جزئية ، طالما أن من وقع منه الخطأ يستفيد من التضحية التي ترتبت على خطئه ، إذ بدون تلك التضحية يكون المخطئ مسئولا فى مواجهة باقى أطراف الرسالة عن كل الخسارات التى كانت ستقع وأمكن تفاديها عن طريق التضحية ، لأن هذه الخسارات لو وقعت لكانت نتيجة خطئه وهو المسئول عن تعويض أصحابها[1] .

وقد استمرت المحاكم الانجليزية تقضى بنفس المبدأ الذى استقرت عليه حتى صدرت قواعد يورك وانفرس عام ١٩٢٤ متضمنة فى القاعدة D حكما يبدو مخالفاً لاتجاه القضاء الانجليزى . ونتناول هذه القاعدة فى المبحث الثانى بالتحليل لنبين مدى مطابقتها للسوابق القضائية أو اختلافها عنها .

المبحث الثانى

أثر الخطأ على المساهمة فى الخسارة المشتركة طبقا لقواعد يورك وأنفرس

٧٥ – أوضحنا أن القاعدة استقرت فى الفقه والقضاء الانجليزيين على أن الخطأ يحول بين المخطئ وحقه فى مطالبة باقى أطراف الرسالة البحرية بالمساهمة فى الخسارة التى تلحقه ، طالما أن هذا الخطأ أدى الى تعرض الرسالة البحرية للحادث الذى استوجب التضحية ، وحين وضع حلول جلاسجو عام ١٨٦٠ وقواعد يورك وأنفرس عام ١٨٦٤ وقواعد يورك وأنفرس عام ١٨٧٧ لم تتضمن أى منها حكما يتصل بأثر الخطأ على المساهمة فى الخسارة المشتركة ، ولما وضعت قواعد يورك وانفرس عام ١٩٢٤ نصت القاعدة D على أن حقوق المطالبة بالمساهمة فى الخسارة المشتركة لا تتأثر حتى لو كان الحادث الذى استوجب التضحية سواء أكانت مادية أم فى صورة مصروفات قد ترتب على خطأ أحد أطراف الرسالة البحرية ، ولكن ذلك لا ينفى مسئوليته عن التعويضات التى قد تترتب على هذا

---

(١) لاوندز وورودلف رقم ٦٢

الخطأ ، وقد تضمنت قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ المعدلة عام ١٩٧٤ نفس الحكم فى القاعدة D[1] .

٧٦ – وظاهر أن القاعدة D تتكون من شقين ، أولهما يبدو مخالفا لما استقر عليه الفقه والقضاء فى انجلترا من أن الخطأ يحول دون المساهمة فى الخسارة المشتركة التى تنشأ عن حادث بسببه هذا الخطأ ، إذ تضمنت القاعدة D عكس هذا الحكم فهى تقضى بأن الخطأ الذى يقع من أحد أطراف الرسالة البحرية لا يؤثر على حقه فى مطالبة باقى الأطراف بالمساهمة فى الخسارة التى تلحقه حتى لو كان الحادث الذى استوجب التضحية قد ترتب على خطئه ، ومن ثم يتعين طبقا للشق الأول من القاعدة D من قواعد يورك وانفرس أن تتم تسوية الخسارة المشتركة باقتراض أن الحادث الذى هدد الرسالة البحرية وأدى الى التضحية قد وقع دون خطأ أسهم فى حدوثه .

أما الشق الثانى من القاعدة D من قواعد يورك وأنفرس فيقرر حكم القاعدة العامة التى تقضى بأن المخطئ لا يفيد من خطئه ويسأل عن تعويض الأضرار التى تترتب على هذا الخطأ ، فقد نصت القاعدة على أن حكم شقها الأول لا يؤثر على مسئولية أى من أطراف الرسالة البحرية يقع منه خطأ يؤدى الى تعريض الرسالة لحادث يستوجب التضحية ، فيظل المخطئ مسئولا عن تعويض الأضرار التى تترتب على خطئه . وقد كيف جانب من الفقه الانجليزى الشق الثانى من القاعدة

---

(١) Rule D-Right to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure; but this shall not prejudice any remedies which may be open against that party for such fault.

وفى صياغة عام ١٩٧٤ أصبح الشق الثانى من القاعدة كالآتى :

"..., but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault."

وقد رددت قاعدة ١٩٢٤ قاعدة مماثلة وضعت عام ١٩٠٣ مع استبدال كلمة fault بكلمة default وتضمن قانون الحوادث البحرية الفرنسى الصادر عام ١٩٦٧ حكم القاعدة D من قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ ، هارل كورت – الملزمة ٦ رقم ٥١ .

بأنه شرط proviso لتطبيق شقها الأول[1] ، وهو في رأينا ليس شرطا لإعمال حكم الشق الأول وإنما مكمل لحكمه ، وبدونه لكانت قاعدة يورك وأنفرس مخالفة للقواعد العامة . وعلى ذلك فإن القاعدة D بشقيها ليس في حكمها خروج على المبدأ المستقر في الفقه والقضاء الانجليزيين والذي يعد تطبيقا للقواعد العامة التي تقضي بأن المخطئ لا يفيد من خطئه ، ولكنها استحدثت تسوية الخسارة مع افتراض عدم وقوع خطأ من أطراف الرسالة البحرية وذلك بتقريرها أن المساهمة في الخسارة المشتركة لا تتأثر بهذا الخطأ ، مع بقاء المخطئ مسئولاً عن تعويض الأضرار التي تترتب على خطئه .

٧٧ – وقد اتجه واضعو القاعدة D من قواعد يورك وأنفرس الى وضع حد فاصل بين الحقوق والالتزامات التي تترتب على عقد النقل البحري ، وتلك التي تنشأ عن أحكام الخسارة المشتركة ، ذلك أن الخطأ الذي يصدر عن أحد أطراف الرسالة البحرية ينشئ حقا لمن لحقه ضرر في تعويض عن خسارته ، والتزاما على المخطئ بدفع التعويض ، وهذه الحقوق وتلك الالتزامات يحكمها عقد النقل البحري والقواعد الواردة بشأنه في القانون البحري ، والقواعد التي يتضمنها القانون المدني بشأن المسئولية التعاقدية ، أما الحقوق والالتزامات التي تترتب على التضحية الاختيارية في سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية فتحكمها قواعد الخسارات المشتركة ، ومن ثم تسوى الخسارة المشتركة كما لو لم يكن هناك خطأ من أحد أطراف الرسالة ، ثم تطبق قواعد المسئولية العقدية إذا كان هناك ثمة خطأ أدى لوقوع الحادث الذي استوجب التضحية ، وبذلك تكون القاعدة D قد طبقت بشقيها [3] .

(١) "The second part of the rule then operates as a proviso to the first, enabling the prima facie right of the parties derived under the first part to be defeated by the remedies which are preserved by the second part."

(٢) لاوندز وورودلف رقم ٥٦٧ وأنظر قضية :

Goulandris Brother Ltd. v. Goldman and Sons, Ltd. (1958) 1Q.B.70 at pages 92-93.

وفي نفس المعنى باين ص ١٢٢

(٣) وهذا التفسير يتفق مع ما قصد إليه مؤتمر أنفرس عام ١٩٠٣ ومؤتمر ستكهلم عام ١٩٢٤ ، لاوندز وورودلف رقم ٥٦٦

٧٨ – والمزج بين شقى القاعدة D من قواعد يورك وأنفرس يثير التساؤل عن كيفية تحمل المخطئ مسئولية التعويض عن الأضرار المترتبة على خطئه بعد تسوية الخسارة المشتركة كما لو لم يكن ثمة خطأ ، ووسيلة ذلك أن تتحدد طبقا لأحكام الخسارات المشتركة قيمة مساهمة كل من أفادوا من التضحية ، وحين يطالب الطرف الذى وقع منه الخطأ والذى لحقته خسارة ترتبت على التضحية باقى أطراف الرسالة البحرية بمقدار مساهمة كل منهم فى الخسارة المشتركة ، يستطيع الطرف المضرور من الخطأ أن يدفع المطالبة بأنه يستحق تعويضا عن الضرر الذى أصابه كنتيجة مباشرة للخطأ ، وقد يستغرق التعويض الذى يستحقه مقدار مساهمته فى الخسارة المشتركة اذا تساوى التعويض مع حصته فى المساهمة ، وقد ينقص التعويض عن مقدار المساهمة ، وقد يستغرق مقدار المساهمة مبلغ التعويض عن الضرر ثم يتبقى للمضرور مبلغا من التعويض فى ذمة المخطئ حين يزيد التعويض عن مقدار المساهمة فى الخسارة المشتركة[١] .

٧٩ – ويبين مما تقدم أن تطبيق القاعدة D من قواعد يورك وانفرس لا يثور إلا حين وقوع خطأ من أحد المشاركين فى المخاطرة البحرية يؤدى الى تعرض الرسالة البحرية للحادث الذى يستوجب التضحية ، وعلى ذلك لا تمس هذه القاعدة حقوق الأطراف الذين لم يصدر عنهم خطأ innocent parties فى مطالبة من يفيدون من التضحية بالمساهمة فيها ، ولكن حين يؤدى خطأ أحد أطراف الرسالة البحرية إلى تعرضها للحادث الذى يستوجب التضحية تتضح الفائدة العملية للقاعدة ، إذ تبقى على الوضع القانونى بحسب حالته[٢] حين تسوية الخسارات المشتركة ، ثم يستطيع الطرف المسئول عن المساهمة فى هذه الخسارة المشتركة أن يطالب بتعويض عن الضرر الذى أصابه وتتم تسوية المركز القانونى للطرفين على هذا الأساس ، ويوفر هذا الحل تعدد الدعاوى[٣] ، إذ لا يكون المسئول عن

(١) "The right may be nullified or defeated or diminished or otherwise affected by the remedies."

بابن ص ١٢٢

(٢) preserves the legal status quo .

(٣) avoid circuity of action بارتل ص ١٧١ ، هارل كورت الملزمة ٦ ص ١٠ رقم ٥٣ وانظر ريبير ←

المساهمة فى الخسارة المشتركة بحاجة إلى رفع دعوى مستقلة للمطالبة بتعويض عن الضرر الذى لحقه ، وإنما ترفض المحكمة دعوى المطالبة بالمساهمة فى الخسارة المشتركة التى يرفعها المخطئ ، أو تنقص من قيمة المساهمة مقدار التعويض الذى يستحقه المضرور .

٨٠ – ولما كان مقتضى تطبيق القاعدة D من قواعد يورك وانفرس بشقيها ليس فيه خروج على المبدأ الذى استقر فى الفقه والقضاء الانجليزيين ، لأن المخطئ يظل مسئولا عن تعويض الضرر الذى يسببه خطؤه الذى يعرض الرسالة البحرية للخطر ويستوجب التضحية ، وقد أوضحنا أن الخطأ لا يغير من تكييف الخسارة المترتبة على هذه التضحية بأنها خسارة مشتركة ، وعلى ذلك فلا محل فى نظرنا لما ذهب اليه البعض من أن قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ غيرت الى حد ما قواعد القانون الانجليزى common law فيما يختص بحقوق والتزامات المجهزين بشأن الخسارات والأضرار التى تنشأ عن التضحية فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية إذا كانت هذه التضحية نتيجة خطأ المجهز(١) .

٨١ – ولما عرض أمر تفسير القاعدة D من قواعد يورك وانفرس على القضاء الانجليزى ، صدر عام ١٩٥٧ حكم هام متضمنا عدة مبادئ قانونية ؛ وذلك فى قضية(٢) تخلص وقائعها فى أن كمية من البضائع شحنت على السفينة Grandhill بمقتضى سند شحن لنقلها من لاجوس إلى لندن ، وتضمن سند الشحن شرطا يقضى بأن الخسارة المشتركة تسوى طبقا لقواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ ، كما أن السند تنطبق عليه أحكام معاهدة بروكسل عام ١٩٢٤ . وقبل وصول السفينة

ج ٣ رقم ٢٢٧٧ ، شوفو رقم ٥٣٦ وأنظر قضية حديثة بشأن تطبيق القاعدة D مشار اليها فى باين ص ١٢٢ هامش ٤ :

Westfal Larsen Co. A/S v. Colonial Sugar Refining Co., Ltd., (1960) 2 Ll.L.R. 206- Supreme Court of New South Wales.

(١) لاوندز وردولف – الخسارات المشتركة ، الطبعة الثانية ، لندن ١٩٥٥ وقد عدل محررا الطبعة العاشرة والأخيرة عام ١٩٦٤ عن هذا القول ، كما جاء فى مؤلف بارتل ص ١٧١ أن القاعدة D من قواعد يورك وأنفرس أدخلت تعديلا طفيفا على القواعد المقررة فى القانون الانجليزى ، أنظر ما سبق رقم ٧١

(٢) Goulandris Brother v. Goldman and Sons Ltd. (1958) 1Q.B.74; (1957) All.E.R.P.100. (1957) 2Ll.L.R.207.

٦٣

الى لاجوس قام مهندسو الآلات بتزويد غلايات السفينة بماء من أحد الأنهار ، وخلال الرحلة البحرية حدث تلف فى الغلايات بينما كانت السفينة فى خليج بسكاى مما استوجب قطرها إلى ميناء لندن ، وقد طالب المجهزون الشاحنين بالمساهمة فى الخسارة المشتركة التى تتمثل فى مصروفات قطر السفينة باعتبارها قد أنفقت فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية . وقد ثبت من وقائع الدعوى أن التلف أصاب غلايات السفينة نتيجة ملئها بماء النهر مما جعل السفينة غير صالحة للملاحة عند وقبل بدء الرحلة ، ومن ثم لم يبذل مالكو السفينة العناية الكافية due diligence لجعل السفينة صالحة للملاحة seaworthy قبل وعند بدء الرحلة كما توجب المادة الثالثة من معاهدة سندات الشحن عام ١٩٢٤ [١] ولكن مالكى السفينة احتجوا بأنهم رغم هذا الإهمال يتمسكون بحقهم فى المطالبة بمساهمة الشاحنين فى الخسارة المشتركة ، مع أن هذا الإهمال كان سبب تعرض الرسالة للخطر وتحقق الخسارة المشتركة ، وذلك إعمالا للقاعدة D من قواعد يورك وأنفرس ، كما استندوا إلى الفقرة السادسة من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل عام ١٩٢٤ بشأن سندات الشحن التى تقضى بأن الناقل والمجهز لا يسألان عن الهلاك أو التلف إلا اذا رفعت عليهما دعوى المسئولية خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذى كان يجب تسليم البضاعة فيه [٢]. وقد قضت المحكمة برفض مطالبة مالكى السفينة بمساهمة الشاحنين فى الخسارة المشتركة وأقرت بعض المبادئ فى المسائل القانونية التى أثارها النزاع .

فقد ذهبت المحكمة الى أن القاعدة D من قواعد يورك وانفرس مضمونها إبقاء جميع المسائل المترتبة على خطأ أحد المشاركين فى المخاطرة البحرية خارج نطاق تسوية الخسارة ، مع عدم المساس بالمركز القانونى الذى يترتب على الخطأ

---

(١) "The carrier shall be bound, before and at the beginning of the voyage, to exercise due diligence to- (a) make the sihp seaworthy;..."

انظر فى تفصيل هذا الالتزام رسالة الدكتور عبد الرحمن سليم ، شروط الاعفاء من المسئولية طبقا لمعاهدة سندات الشحن الصادرة عام ١٩٢٤ - الاسكندرية ١٩٥٥ ص ١٥٩ وما بعدها .

(٢) يلاحظ أن البضائع لم يلحقها هلاك أو تلف حسبما تبين من وقائع الدعوى .

عند تحديد حقوق والتزامات كل من المضرور والمخطئ[١] ، وتطبيقا لذلك فإن مالكى السفينة لهم الحق ابتداء prima facie فى مطالبة الشاحنين بالمساهمة فى الخسارة المشتركة ، على أن ينقضى هذا الحق أو ينقص بمقدار ما يستحقه الشاحنون من تعويض عن الاضرار التى تلحقهم من خطأ أصحاب السفينة[٢] . ولما كانت قواعد يورك وانفرس لم تضع تعريفاً للخطأ fault وللتعويض remedies فانه يتعين تحديد معنى الخطأ طبقا لأحكام القانون الانجليزى فى شأن المسئولية العقدية ، والمقصود به الخطأ القانونى المنتج لآثار قانونية فى علاقة المخطئ بالمضرور ، **وفى نطاق القاعدة D من قواعد يورك وأنفرس ينظر فى تحديده الى الوقت الذى تمت فيه التضحية سواء أكانت مادية أم مصروفات**[٣] . كما يرجع فى بيان المقصود بالتعويضات إلى قواعد القانون الانجليزى فى شأن عقد النقل ، وفيها يتسع مدلول التعويضات remedies ليشمل أوجه الدفاع التى يمكن التمسك بها فى مواجهة المخطئ بأنه لا يستطيع المطالبة بالمساهمة فى الخسارة التى لحقته حين يوجه هذه المطالبة الى أى من أطراف المخاطرة البحرية لم يقع منه خطأ ، كما يشمل الدعاوى الفرعية cross-claims التى يمكن توجيهها ضد من وقع منه

(١) وصف الحكم الشق الثانى من القاعدة D بأنه شرط proviso لتطبيق الشق الأول منها ، وهو تكييف منتقد فى رأينا ، راجع ما سبق رقم ٧٦

(٢) "The object of rule D of the York Antwerp Rule were to keep all questions of alleged fault outside the average adjustment, and to preserve unimpaired the legal position at the stage of enforcement, so that the first part of the rule referred to contribution in general avrage as they would be set out in the average adjustment, while the second part operated as a proviso under which those rights might be defeated or diminished. The shipowners, therefore, had a prima facie right to recover contribution from the cargo owners in general average subject to defeasance or diminution by the cargo onwers remedies for the fault of the shipowners."

(٣) "Taht, in the absence of any definition in the York Antwerp Rules of the words "fault" and "remedies" resort must be had to English Law and that, in view of manifest intention of Rule D.

"fault" was a legal wrong which was actionable between the parties at the time when the general average sacrifice or expenditure was made, and there was, therefore a "fault" on the part of the shipowners." at p.104

الخطأ عندما يطالب بتعويض عن الأضرار التى ترتبت على خطئه(١) . وقد رفضت المحكمة بحق دفاع مالكى السفينة الذى استندوا فيه الى الفقرة السادسة من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل عام ١٩٢٤ فى شأن شندات الشحن البحرى التى تقضى بإعفاء الناقل من المسئولية عن الهلاك أو التلف إذا لم ترفع دعوى المسئولية خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذى كان يجب فيه تسليمها ، واستندت المحكمة فى قضائها إلى أن هذه الفقرة أوردت سببا من أسباب إعفاء الناقل من المسئولية وليس مانعا من موانع تمسك الشاحن بأوجه دفاعه ومن ثم يبقى حق الشاحنين فى الدفاع قائماً ومقبولاً كأساس لعدم قبول دفاع مالكى السفينة(٢) ، وعلى ذلك يظل للمدعى عليهم أصحاب البضائع أن يدفعوا دعوى الناقل بأنه ليس له مطالبتهم بالمساهمة فى الخسارة المشتركة لأن التضحية كانت نتيجة مباشرة لخطئه ، كما أن المقصود بالهلاك والتلف فى الفقرة السادسة من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل سالفة الذكر يتحدد بما يلحق بضائع الشاحن الذى يطالب الناقل بتعويض عن الأضرار التى تصيب هذه البضائع ، أما المسائل الخاصة بالمساهمة فى الخسارات المشتركة فتخرج عن نطاق هذا التحديد(٣).

(١) "The word "remedies" was wide enough to cover defences as well as cross-claims, and preserves for the cargo owners the equitable defence that a person shall not recover from any other person in respect of the consequences of his own wrong ..." at page 98, 100.

(٢) "That the third paragraph of article 3 rule 6 of the Hague Rules brought about a discharge of liabities and not a barring of defences ,and therefore the equitable defence of the cargo owners was not effected and was available to defeat the shipowner's claim."
ويلاحظ أن حكم الفقرة السادسة من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل تقضى بأن ترتفع عن الناقل والسفينة كل مسئولية عن الهلاك أو التلف اذا لم ترفع الدعوى خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذى كان يجب تسليمها فيه ، والراجح فى الفقه المصرى أن مدة السنة مدة تقادم ، مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٤١٤ ، علي يونس – أصول القانون البحرى رقم ٥١٥ ، على جمال الدين الوسيط فى القانون البحرى ١٩٧٢ رقم ٤٧٣ . ويعبر الفقه الانجليزى عن هذا الحكم بأن الناقل يعفى من كل مسئولية إذا لم ترفع الدعوى خلال سنة ، ولكن المفهوم أن هذه المدة مدة تقادم ولا تعد سبباً من أسباب إعفاء الناقل من المسئولية بمعناها التقليدى ، إذ يرد الحكم تحت عنوان مدة اقامة الدعوى : Time for bringing claims مما يدل على أن المدة مدة تقادم ، باين – نقل البضائع بطريق البحر ص ٨٨ ، لورد شورلى وجايلز ص ١٧٦ .

(٣) أشارت المحكمة فى هذا الصدد الى قضيتي : ←

٨٢ – وهذا القضاء فى رأينا سديد فى القانون ، ذلك أن الخسارة المشتركة التى طالب مالكو السفينة بمساهمة الشاحنين فيها تحققت فى صورة مصروفات قطر السفينة بعد توقف آلاتها بسبب تعطل الغلايات نتيجة ملئها بماء أحد الأنهار ، أى نتيجة خطأ المشرفين على قوتها المحركة ، وقد ثبت من وقائع الدعوى أن شحنة السفينة لم تصب بأى أضرار ، وعلى ذلك ليس لأصحاب السفينة الاستناد إلى حكم الفقرة السادسة من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل عام ١٩٢٤ بشأن سندات الشحن البحري التى تحدد فى الواقع مدة لتقادم دعوى المسئولية التى يرفعها الشاحنون على الناقل ، فهى تقضى بان الناقل يعفى من المسئولية عن الهلاك والضرر ما لم ترفع دعوى المسئولية عليه خلال سنة من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذى كان يجب تسليمها فيه ، وعلى ذلك فإن تمسك الناقل بعدم مسئوليته بسبب انقضاء مدة التقادم لا ينتج أثره إلا بالنسبة لالتزاماته المتولدة عن عقد النقل البحرى ولا يستطيع أن يركن إلى هذا الحكم ليتخلص من مسئوليته الناشئه عن خطئه الذى عرّض الرسالة البحرية للخطر واستوجب التضحية ، إذ أن مصدر هذه المسئولية قواعد تنظيم الخسارات المشتركة ، وهى باتفاق طرفى العقد قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ كما ورد بسند الشحن .

أثر الخطأ على تحقق الخسارة المشتركة فى القانونين المصرى والفرنسى :

٨٣ – أوضحنا أن القاعدة D من قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ تسير فى اتجاه النظام الانجلوسكسونى الذى يحول بين من وقع منه الخطأ وبين حقه فى المطالبة بمساهمة من يضار من هذا الخطأ فى الخسارة المشتركة إذا كانت التضحية نتيجة مباشرة للخطأ ، مع احتفاظ الخسارة بوصفها القانونى كخسارة مشتركة طالما تحققت شروطها .

أما فى القانون المصرى والفرنسى والتشريعات العربية المستمدة من المجموعة التجارية الفرنسية فقد ثار خلاف فقهى حول الخطأ وأثره على تحقق الخسارة المشتركة ، ومرد هذا الخلاف أن تلك التشريعات لم تتضمن حكما صريحا بشأن

Renton v. Palmyra Trading Corporation of Panama (1957) A.C.149.

Anglo Saxon Petrolium v. Admastos (1957) 2Q.B.233

مدى احتفاظ الخسارة التى تترتب على تضحية اختيارية فى سبيل السلامة العامة بوصفها خسارة مشتركة حين ينشأ الحادث الذى يستوجب التضحية عن خطأ أحد أطراف الرسالة البحرية ، فهذه التشريعات تستوجب لتحقق الخسارة المشتركة وقوع تضحية فى سبيل السلامة العامة دون أن تشير الى سبب الحادث الذى تتعرض له الرسالة البحرية والذى يؤدى الى وقوع التضحية ، والنصوص الواردة فى شأن الخسارات المشتركة لا تنهض دليلا يؤيد الشراح الذين ينكرون تحقق الخسارة المشتركة إذا أدى خطأ أحد أطراف الرسالة البحرية الى وقوع الحادث الذى يستوجب التضحية [1] ، ويستند هذا الفريق الى ما نصت عليه المادة ٤٠٥ من المجموعة التجارية الفرنسية والمادة ٢٤٠ التى تقابلها فى القانون البحرى المصرى من أن الأضرار التى تصيب البضائع نتيجة عدم إحكام غلق فتحات العنابر أو عدم ربط السفينة حين رسوها أو عدم تزويدها برافعات متينة للبضائع وجميع الأضرار التى تنشأ عن الحوادث الأخرى التى تترتب على اهمال الربان أو اهمال الملاحين تعتبر خسارات خاصة avaries particulières يتحملها صاحب البضائع وحده ، ومن ثم لا تعد خسارة مشتركة يساهم فيها أحد من أطراف الرسالة البحرية ، وانما يحق لصاحب البضائع الرجوع بهذه الخسارة على الربان والسفينة والأجرة ، كما استندوا الى الفقرة الأولى من المادة ٤٠٣ من المجموعة التجارية الفرنسية والتى تقابلها المادة ٢٣٩ من القانون البحرى المصرى وهى تعدد الخسارات الخاصة وتدرج فى بداية هذا التعداد الأضرار التى تلحق البضائع والسفينة بسبب عيوبها الطبيعية أو بسبب عاصفة بحرية أو استيلاء العدو عليها أو غرقها أو جنوحها نتيجة حادث قهرى ، ولكن الرد على الحجة المستمدة من هذين النصين يخلص كما أشار العميد ريبير بحق فى أن هذين النصين لا يواجهان الخسارة المشتركة ولا يتضمنان حكم التضحية الاختيارية فى سبيل السلامة العامة [2] ، ومن ثم لا يمكن أن يستخلص منهما دليل على أن الخطأ سواء

---

(١) يلاحظ أن بعض أنصار هذا الرأى من الفقهاء القدامى كديجاردان وبيداريد ، وقد أخذ به أيضا جوفار ودروز وموريل وليفالان – مشار اليهم فى ريبير ج ٣ رقم ٢٢٧٥ ص ٢٥٣ هامش ٣ ، ويؤيد العميد ريبير هذا الرأى ، وكذلك فاهل رقم ٥١٣

(٢) ريبير ج ٣ رقم ٢٢٧٥ وقد تضمن مرشد البحر وأمر عام ١٦٨١ حكما مماثلا لحكم القانون البحرى ←

تمثل فى اهمال أم عيب ذاتى ينفى تحقق الخسارة المشتركة .

٨٤ – ويرى فريق آخر أن الخطأ لا يعد سببا ينفى تحقق الخسارة المشتركة ولا يحول دون تحققها طالما توفر شرط تعرض الرسالة البحرية للخطر ووقوع التضحية فى سبيل السلامة العامة للسفينة والبضائع وحمايتهما من الخطر ، ذلك أن الطابع المميز للخسارة المشتركة ينحصر فى الهدف من الاجراءات التى يتخذها الربان فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية ، أما الظروف التى دفعت الى القيام بالتضحية فليس لها سوى أهمية ثانوية[1] ، ومن ثم يتعين على من أفادوا من التضحية أن يساهموا فى الخسارة التى تترتب عليها ، اذ أنهم بدون هذه المساهمة يثرون بلا مبرر قانونى على حساب من لحقتهم الخسارة .

أما القضاء فى مصر وفرنسا فقد استقر على أن الخسارة المشتركة لا تتحقق اذا كان هناك خطأ من الربان [2] ، أو المجهز أو أحد تابعيه البريين [3] ، وكذلك اذا وقع خطأ من البحارة أو المرشد ، حين يؤدى هذا الخطأ الى تعرض الرسالة البحرية للحادث الذى يستوجب التضحية ، كما لا تتحقق الخسارة المشتركة إذا

بشأن إهمال الربان فى غلق فتحات العنابر ، وفى شرح فالان لأحكام أمر عام ١٦٨١ أشار الى أن الخسارة التى تنشأ عن خطأ الربان تعتبر خسارة خاصة – مشار إليه فى هارل كورت . الملزمة ٤ رقم ١٠١ و١٠٢

(١) دانجون ج ٣ رقم ١١٨٢ ، هرالاميدس رقم ٦٦ ، أودوان فى مقاله عن مسئولية المجهز عن عدم صلاحية السفينة للملاحة فى بداية الرحلة – دور – ٧ – ١٩ ، ومن هذا الرأى ليوكان ورينو ج ٦ رقم ٨٩٤ ، فرموند ١٦٨ .
وانظر عرض المسألة فى مصطفى كمال طه – أصول القانون البحرى رقم ٩٣١ ، علي يونس – أصول القانون البحرى رقم ٥٧٦ ، علي جمال الدين رقم ٧٢١ ، لكلير ص ٦٥ ، شوفو رقم ٥٣٥

(٢) استئناف مختلط ٢٩ ابريل ١٩١٤ – بلتان ٢٦ – ٣٥٩ ، نقض فرنسى ٢٨ اكتوبر ١٩٠١ دالوز الدورى ١٩٠٢ – ١ – ١٢٦ ، محكمة إكس ٧ يناير ١٩٠٩ المجلة الدولية للقانون البحرى ٢٥ – ١٨٩ ، محكمة السين ٢٠ مايو ١٩٢٤ ملحق دور ٢ – ٥٨٨

(٣) نقض فرنسى (عرائض) ٣ مارس ١٨٩٧ ، المجلة الدولية للقانون البحرى ١٢ – ٦٥٧ ، ويقع خطأ المجهز إذا كان فى السفينة عيب خاص ، استئناف مختلط ٢٥ يناير – بلتان ٥١ – ١٣٣ ومحكمة مرسيليا ٨ فبراير ١٩١١ دالوز الدورى ١٢ – ١ – ١٩٣ ونقض فرنسى (عرائض) ١٩ يونيو ١٩١٢ دالوز ١٩١٢ – ١ – ٢٩٦

وقع خطأ من الشاحن كما لو كان بالبضاعة عيب خاص يتسبب فى تعرض الرسالة البحرية للخطر[1] .

٨٥ – وقد سارت تشريعات عديدة على أن الخسارة المشتركة تتحقق حتى لو أدى خطأ أحد أطراف الرسالة البحرية للخطر ، منها التشريع الاسكندينافى والفنلندى واليابانى ، وهى تتفق مع حكم قواعد يورك وأنفرس فى أن الخطأ لا يحول دون تحقق وصف الخسارة المشتركة ، وقد تضمن مشروع القانون البحرى المصرى فى المادة ٢٦٥ حكم القاعدة B من قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ ، فقد نصت الفقرة الأولى من هذه المادة على أن تعتبر الخسارة مشتركة ولو كان الحادث الذى نتجت عنه بخطأ أحد المشتركين فى الرحلة وذلك بغير اخلال بحق ذوى الشأن فى الرجوع على من صدر منه الخطأ ؛ وقد أضافت الفقرة الثانية حكما يقضى بأنه لا يجوز لمن صدر منه الخطأ أن يطالب باعتبار ما لحقه من ضرر خسارة مشتركة[2] ، ومع ذلك اذا كان الحادث ناشئا عن خطأ صادر من الربان ومتعلق بالملاحة البحرية جاز لمجهز السفينة إعتبار الضرر الذى أصابه خسارة مشتركة ؛ وقد جاء فى تبرير هذا الحكم الاستثنائي أن من الإنصاف إشراك جميع ذوى الشأن فى تحمل الأضرار التى تنتج عن أخطاء الربان الفنية . ونرى أن هذا الاستثناء ليس له مبرر بل انه يتنافى مع النظرة العادلة لكل من أصحاب المصالح المشاركة فى الرحلة البحرية ؛ وينطوى على محاباة للطرف القوى وهو المجهز على حساب الشاحنين .

المبحث الثالث

أثر شروط الإعفاء من المسئولية عن الخطأ على تحقق الخسارة المشتركة

٨٦ – يسأل الناقل البحرى طبقا للقواعد العامة فى القانون الانجليزى عن هلاك أو تلف البضائع وهى فى عهدته ، ويلتزم بأن يبذل العناية الكافية

---

(١) محكمة إكس ٨ يونيو ١٨٨٦ المجلة الدولية للقانون البحرى ١١ – ٤١٠

(٢) وذلك باعتبار أن الحكم بديهى ومن ثم لا تحسب فى الخسارات المشتركة الأضرار التى تلحق من وقع منه الخطأ ، وبالتالى لا تدخل قيمة هذه الأضرار فى المجموعة الدائنة .

due care والبقظة المعقولة due diligence في تسيير السفينة ونقل البضائع ، ولكن مسئولية الناقل يمكن أن تستبعد بمقتضى قواعد القانون المشترك common law أو بشروط صريحة فى عقد النقل أو بمقتضى القانون [1] . كما أن الناقل قد يظل مسئولا ولكن تتحدد مسئوليته بمقتضى شرط فى العقد أو بنص القانون بحيث لا يحصل الشاحن على تعويض كامل عن خسارته .

ولما كان خطأ أى من أطراف الرسالة البحرية يحرمه من حقه فى المطالبة بالمساهمة فى الخسارة التى تلحقه اذا كانت التضحية نتيجة مباشرة لخطئه فإن اعفاء أى من طرفى عقد النقل من المسئولية عن أخطائه يثير البحث فى مدى حقه فى المطالبة بالمساهمة فى الخسارة التى تلحقه نتيجة تضحية ترتبت على خطئه ، طالما أنه معفى من نتائج هذا الخطأ بمقتضى شرط فى العقد أو بمقتضى القانون .

٨٧ – عرضت هذه المسألة على القضاء الانجليزى عام ١٨٩٠ فى قضية رفعها مالك سفينة يطالب مستأجرها بالمساهمة فى خسارة مشتركة وقعت فى صورة مصروفات [2] ، وقد أدى الى هذه الخسارة اهمال وقع من تابعيه أثناء شحن البضائع ، وكان عقد استئجار السفينة يتضمن شرطا يُعفى مالكها بمقتضاه من المسئولية عن أى اهمال أو خطأ يقع من الربان أو المرشد أو البحارة أو غيرهم من تابعى مالك السفينة [3] . وقد حُكم بأحقية مالك السفينة فى مطالبة المستأجر بالمساهمة فى الخسارة المشتركة ، أى أن المحكمة اتجهت الى أن شرط الاعفاء

---

(١) المقصود باستبعاد مسئولية الناقل بمقتضى القانون عدم مساءلته عن الهلاك أو التلف طبقا لقانون التجارة البحرية The Merchant Shipping Act, 1894 المعدل عام ١٩٥٨ وقانون نقل البضائع بطريق البحر The Carriage of Goods byt Sea Act, 1924 الذى صدر لإدماج أحكام معاهدة بروكسل عام ١٩٢٤ بشأن سندات الشحن فى القانون الانجليزى ، أنظر باين ص ٨٩ وما بعدها ، بارتل ص ٣ و٦٩ وما بعدها .

(٢) The Carron Park (1890) 15P.D.203 ، 6Asp.M.C.543.

(٣) "A clause in the charter party relieved him from liability for any act, neglect or default whatsoever of the pilot, master ,crew or other servants of the shipowner"

بارتل ص ١٧٠ ، ومشار اليها فى لاوندز ورودلف رقم ٦٣ وباين ص ١٢٠

من المسئولية عن الخطأ يهدر قاعدة حرمان المخطئ من المطالبة بالمساهمة فى الخسارة المترتبة على التضحية التى يستوجبها خطؤه .

٨٨ – وقد طرح الموضوع على محكمة الاستئناف عام ١٩٠٠ وتخلص وقائع الدعوى[١] فى أن مالكى السفينة Port Victor أجروها الى المدعي عليهم لمدة ثلاث سنوات وظل الربان والبحارة تابعين للمالك ، وقد نص فى الشرط العاشر من مشارطة الإيجار على أن للربان أن يوقع سندات الشحن بأى سعر يختارة المستأجر دون إخلال بشروط عقد استئجار السفينة ، وتعهد المستأجر بتعويض مالك السفينة عن أى أضرار تصيبه نتيجة اتباع الربان تعليمات المستأجر أو تترتب على توقيع الربان على سندات الشحن ، كما نص البند رقم ٢٢ من مشارطة الإيجار على إعفاء مالك السفينة من مسئوليته عن إهمال أو أخطاء الربان والتابعين البحريين للمالك والمستأجر بما فى ذلك مهندسى السفينة ومهندسى عنابر التبريد ، وفى ميناء لندن حملت السفينة بشحنة مملوكة للحكومة بموجب سند شحن وقع عليه الربان بتعليمات من مستأجرى السفينة دون أن يضمّن سند الشحن شرطا يقضى باعفاء مالكى السفينة من الخسارات التى تترتب على اهمال الربان والبحارة ، مخالفا بذلك ما تضمنته مشارطة إيجار السفينة من وجوب استبعاد المسئولية عن خطأ أو اهمال الربان وطاقم السفينة[٢]. وخلال الرحلة اصطدمت السفينة بسفينة أخرى نتيجة اهمال الربان والبحارة واضطرت الى العودة الى ميناء لندن لإصلاحها ، وأنفق الربان مصروفات فى سبيل إنقاذ الرسالة البحرية هى نفقات إعادة السفينة عن طريق قطرها الى ميناء لندن ورسوم الإرشاد والميناء وأجور ونفقات الملاحين . وطالب المدعون وهم مالكو السفينة بأن يدفع لهم مستأجروها تعويضا اعمالا للشرط العاشر من مشارطة إيجار السفينة الذى يقضى بأن المستأجر يلتزم بتعويض مالكى السفينة عن الأضرار التى تحدث نتيجة اتباع الربان تعليمات المستأجر ومن هذه الأضرار أن مالكى السفينة حرموا من مطالبة الحكومة

---

(١) Milburn v. Jamaica Fruit Importing Co. (1900) 2Q.B.450, in the Court of Appeal

(٢) "Negligence, default or error in judgment of the pilot, master, officers was to be always mutually excepted."

مالكة الشحنة بالمساهمة فى الخسارة المشتركة لأن سند الشحن لم يتضمن شرطا يقضى بإعفاء المالك من المسئولية المترتبة على أخطاء الربان والبحارة ، ومن ثم يظل مالك السفينة مسئولا عن أخطاء تابعيه ، وبالتالى لا يستطيع طبقا لما استقر عليه القضاء الانجليزى ان يطالب الشاحن – وهى الحكومة – بالمساهمة فى المصروفات التى انفقت فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية اذ أن اهمال الربان والبحارة كان السبب المباشر فى تحقق الخطر الذى استوجب التضحية ، وقد قُضى لمالكى السفينة بتعويض يلتزم بدفعه المستأجر[1] ، وأوضح القاضى ماثيو فى أسباب قضائه أن مالكى السفينة لا يمكنهم مطالبة الحكومة صاحبة الشحنة بأن تساهم فى الخسارة المشتركة ، ومقتضى ذلك الحكم أنه لو كان سند الشحن قد تضمن شرطا باعفاء مالك السفينة من المسئولية عن الأضرار المترتبة على أخطاء الربان لاستطاع المالكون مطالبة الحكومة وهى صاحبة الشحنة بالمساهمة فى الخسارة المشتركة ، أى أن شرط الاعفاء من المسئولية عن الخطأ يعيد حق المخطئ فى المطالبة بالمساهمة فى الخسارة التى لحقته ولو استوجب التضحية إهماله الذى عرض الرسالة للخطر ، مع أن هذا الاهمال يرتب فى الأصل حرمانه من مطالبة باقى أطراف الرسالة البحرية بالمساهمة فى الخسارة التى تلحقه .

٨٩ – وقد استأنف مستأجرو السفينة الحكم ، واستندوا الى أن مالكى السفينة لم يكن فى استطاعتهم مطالبة الحكومة مالكة الشحنة بالمساهمة فى الخسارة المشتركة حتى لو كان سند الشحن قد تضمن شرطا يقضى بإعفاء مالك السفينة من نتائج إهمال الربان والبحارة ، لأن شرط الإهمال لا صلة له بالخسارة المشتركة ، فهذه الخسارة يحكمها القانون وليس عقد النقل[2] ، وعلى ذلك لا يستطيع مالكو السفينة مطالبة الشاحن بالمساهمة فى الخسارة المشتركة سواء

(١) وقد أوضح Lord Justice Smith فى أسباب الحكم رأيه قائلا :

"... as between the two the negligence of the master shall be always excepted, it cannot be said that it is a breach of duty towards the cargo-owner for the master to be guilty of that which the cargo-owner and shipowner have agreed shall be no breach of duty at all." Cited in Goulandris Brothers v. Goldman (1958) 1Q.B.74.

(٢) "The neligence clause has no relation to general average, which depends on the maritime law and not on contract."

أكانت خسارة مادية أم مصروفات ، طالما أن إهمال تابعى المالك وهم الربان والبحـارة هو الذى أدى الى جعل التضحية لازمة لإنقـاذ الرسالة البحرية .

وقد أيدت محكمة الاستئناف الحكم الابتدائى ، وأشار لورد سميث فى أسباب الحكم الاستئنافى الى أنه حتى يعتبر مالك السفينة مخطئا بالنظر الى الشاحن يشترط أن يكون ثمة إخلال من المالك ببعض واجباته breach of some duty فإذا ما اتفق كلاهما على أن الإهمال الذى يصدر عن الربان لا يعتبر إخلالا من مالك السفينة بواجبه فلا يمكن القول بعد ذلك بأن مالك السفينة قد أخل بواجبه [1].

٩٠ – ومما يلفت النظر فى هذه الدعوى تلك الحجة التى استند اليها المستأنفون مستأجرو السفينة بقولهم إن مالك السفينة ليس من حقه مطالبة الشاحن بالمساهمة فى الخسارة المشتركة حتى لو كان سند الشحن قد تضمن شرط إعفـاء مالك السفينة من نتائج إهمال الربان والبحارة Negligence Clause لأن هذا الشرط لا صلة له بالخسارة المشتركة التى ينظمها القانون وليس عقد النقل ، وهذا القول محل نظر ، فلو أن من المسلم به أن القانون هو المنظم لأحكام الخسارة المشتركة وليس عقد النقل ، إلا أن اختلاف الأساس القانونى لنظام الخسارة المشتركة عن تنظيم عقد النقل البحري لا ينفى ما بينهما من صلة قوية ، فالخسارة لا تتحقق إلاّ خلال نقل بحرى إذا توفرت لها شروط الخسارة المشتركة ، كذلك لا يمكن الفصل بين أحكام الخسارات المشتركة ونظام التأمين البحرى ، لأن تحديد نطاق ضمان المؤمن يتوقف طبقا لأحكام شروط وثائق التأمين على ما إذا كان المؤمن يضمن الخسارات المشتركة أم أنها تخرج من نطاق مسئوليته عن ضمان الخسارة[2].

٩١ – والذى نلفت النظر اليه وغاب عن المستأنفين هو أن القاعدة التى استقرت فى السوابق القضائية الانجليزية والتى تقضى بأن خطأ أحد أطراف الرسالة البحرية يحول بينه وبين المساهمة فى الخسارة التى تصيبه ، هذه القاعدة لا تعنى أن الخطأ ينفى عن الخسارة صفتها باعتبارها خسارة مشتركة طالما أنها

---

(1) Milburn and Co. v. Jamaica Fruit Importing and Trading Co. of London (1900) Q.B.950.

(٢) باين ص ١١٧ و ١١٨ ، ماوبرى وبلانشارد ص ١٣٥ وما بعدها

نشأت عن تضحية فى سبيل المصالح المجتمعة المشاركة فى المخاطرة البحرية حينما تتعرض لحادث يهددها ، وإنما تبقى الخسارة بوصفها القانونى وتكييفها خسارة مشتركة يتعين بحسب الأصل على من يفيدون منها المساهمة فيها ، ولكن المطالبة بتلك المساهمة تتعارض مع القواعد العامة حين يكون المطالب بالمساهمة هو المخطئ الذى تسبب خطؤه فى تعرض الرسالة البحرية للخطر الذى استوجب التضحية ، إذ لا يجوز أن يفيد أحد من خطئه ، وبعبارة أخرى يؤدى الخطأ الى حرمان المخطئ من المطالبة بالمساهمة فى الخسارة التى تلحقه .

٩٢ – وحتى يمكن تطبيق هذه القاعدة يتعين تحديد ما إذا كان قد وقع خطأ أو إهمال من الطرف الذى يطالب بالمساهمة ، ولا يمكن التوصل الى ذلك الا بالرجوع الى حكم القانون وشروط عقد النقل ، وعلى ذلك لو تضمن العقد شرطا يعفى الناقل من المسئولية عن أخطاء تابعيه انتفت الحكمة من حرمانه من المطالبة بالمساهمة فيما يلحقه من خسارات تقع فى سبيل السلامة العامة للمخاطرة البحرية ، ومن ثم لا يمكن التسليم بأن شرط الإهمال لا صلة له بالخسارة المشتركة ، خاصة وأن تطبيق قواعد رابطة السببية كما استقر عليها القضاء الانجليزى يؤدى الى استبعاد الخطأ كسبب مباشر للخسارة proximate cause [١] طالما أن عقد النقل الذى يعبر عن إرادة طرفيه يقضى باعفائه من نتائج الخطأ ومن ثم يبقى تعرض الرسالة البحرية لحادث يهددها سببا مباشرا ادى الى التضحية وبالتالى تسبب فى وقوع الخسارة ، وقد قضى فى انجلترا بأن قاعدة السبب المباشر تنبنى على قصد المتعاقدين ويجب أن تطبق بفهم سليم دون إهدار لإرادتهما [٢] و [٣] وليس أدل على أن نية المتعاقدين اتجهت الى استبعاد الخطأ كسبب للخسارة من اتفاق طرفى عقد النقل البحرى على اعفاء الناقل من المسئولية عن الاضرار التى تترتب على الخطأ الذى يقع منه أو من تابعيه .

---

(١) راجع ما تقدم رقم ٥١ فى وقوع الخسارة نتيجة مباشرة للتضحية .

(٢) Reischer v. Barwick (1894) 2Q.B.548.

(٣) من المقرر فى الفقه والقضاء الانجليزيين أن حسن التقدير common sense هو فيصل تحديد السبب المباشر ، وأن علاقة السببية يجب أن تحدد كما يقدرها الرجل المعتاد the man in the street وليس كما يقدرها عالم أو متخصص :

Yorkshire Dale S.S. v. Minister of War Transport (1942) A.C.691.

٩٣ – ولما عُرض الأمر على مجلس اللوردات[١] أيد المبدأ الذى يجيز لمن صدر منه الخطأ المطالبة بالمساهمة فى الخسارة المشتركة حتى لو كان الخطأ هو السبب فى وقوع التضحية طالما أنه معفى من نتائج خطئه وخطأ تابعيه ، وذلك استنادا الى المادة ٥٠٢ من قانون الملاحة التجارية The Merchant Shipping Act الصادر عام ١٨٩٤ التى تنص على أن مالك السفينة أو حصة فيها لا يلتزم بتعويض الخسارة المترتبة على حريق يشب على ظهر السفينة طالما أن الخسارة لم تقع بإهمال أو نتيجة اتفاق مع الغير على إحداثها ، وقد ترتبت الخسارة المشتركة فى الدعوى المطروحة على حريق شب فى مخزن الفحم بغير إهمال من مالكى السفينة ، ولما طالبوا أصحاب الشحنة بالمساهمة فى الخسارة المشتركة التى ترتبت على توجه السفينة الى ميناء الالتجاء طالب أصحاب الشحنة مالكى السفينة بدفع تعويض عن الخسارة التى لحقتهم بسبب الحريق . وقضى مجلس اللوردات بأحقية الناقل فى مطالبة الشاحنين بالمساهمة فى الخسارة المشتركة التى ترتبت على التضحية ، وبأنه لا تفرقة بين حالة الاعفاء القانونى من المسئولية المترتبة على الحريق وحالة الإعفاء بمقتضى شرط يرد فى العقد يستثنى مسئولية الناقل عن طريق اعفائه من أحد التزاماته[٢] ، أى أن مجلس اللوردات عمم الحكم على إعفاء الناقل سواء اكان بنص فى القانون أم بشرط فى عقد النقل.[٣]

---

(١) قضية :

Louis Dreyfus v. Tempus Shipping Co. (1931) A.C.726-36Com. Cas.318.

Tempus Shipping v. L. Dreyfus and Co. (1931) 1K.B.195.

وتتخلص وقائعها فى أن السفينة Campus شحنت بكمية من الأذرة لنقلها من نهر لابلاتا الى هامبورج وبعد بدء الرحلة بفترة قصيرة شبت النار فى عنابر السفينة مما أدى الى تلف جانب من الشحنة وهددت النار السفينة كلها فاتجه بها الربان الى ميناء مونتفيديو كما ألقى بجزء من الشحنة فى البحر ونقل الجزء الباقى الى عائمات lighters ولما رفع مالك السفينة دعوى على أصحاب الشحنة يطالبهم بالمساهمة فى الخسارة المشتركة دفعوا بعدم مسئوليتهم عن المساهمة وطالبوا الناقل بقيمة الأذرة التالفة استنادا الى أن الحريق نشأ عن رداءة الفحم الذى كان فى مخازن الوقود واشتعلت فيه النار ، والى أن السفينة لم تكن صالحة للملاحة unseaworthy وقد حكم القاضى Wright برفض دعوى المطالبة بمساهمة أصحاب الشحنة فى الخسارة المشتركة ، كما رفض دعوى المطالبة بقيمة الشحنة ، ولكن محكمة الاستئناف ألغت الحكم وأيد مجلس اللوردات قضاء محكمة الاستئناف .

(٢) Louis Dreyfus v. Tempus Shipping (1941) A.C.739, 750

(٣) لاوندز ورودلف رقم ٦٤ ، بارتل ص ١٧٠ ، باين ص ١٢٠

وقد استقر القضاء الانجليزى على ذلك وتوالت أحكامه طبقا لهذه القاعدة، على أن يكون إعفاء الناقل قد ورد بشرط صريح فى عقد النقل[1] ، وقد حكم حديثا بأنه اذا ورد شرط فى عقد النقل يقضى بأن البضاعة تنقل بشرط أن يتحمل الشاحن وحده مخاطر نقلها[2] ، وبأن الناقل لا يسأل عن الهلاك أو الضرر المادى وما يترتب على التأخير delay فإن شرط الإعفاء ينتج أثره[3] ، بحيث يحق للناقل أن يطالب الشاحن بالمساهمة فى الخسارة المشتركة حتى لو تعرضت الرسالة البحرية للحادث الذى استوجب التضحية نتيجة هذا الخطأ[4].

أثر معاهدة بروكسل عام ١٩٢٤ بشأن سندات الشحن البحرى :

٩٤ – ونشير فى هذا الصدد الى أهمية أحكام معاهدة بروكسل عام ١٩٢٤ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن البحرى[5] التى تقضى المادة الثالثة منها ببطلان كل شرط أو اتفاق يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسئولية عن الهلاك أو التلف بالبضائع الناشئة من الإهمال أو الخطأ أو التقصير فى الواجبات أو الالتزامات المنصوص عليها فى هذه المادة أو يتضمن تخفيف هذه هذه المسئولية ، إذ يوهم هذا النص بأنه لا مجال لتطبيق القاعدة موضوع بحثنا لأن الناقل لا يعفى من نتائج خطئه طبقا لأحكام المعاهدة التى نصت على أن شرط الإعفاء أو تخفيف المسئولية يقع باطلا مطلقا ولا يترتب عليه أثر ما ، ومن ثم

---

(١) Schmidt v. Royal Mail S.S. Co. (1876) 4Asp. M.C.217

(٢) ... at the own risk of the owner of the cargo

(٣) The Makedonia (1962) 1 Ll.L.R.316,(1962) 2All.E.R.614

(٤) لاوندز وورودلف رقم ٦٣ ، لورد شورلى وجايلز ص ٢١٢

(٥) تعرف المعاهدة فى الفقه الانجليزى بقواعد لاهاى Hague Rules نسبة الى لاهاى التى عقد فيها اتحاد القانون الدولى اجتماعه فى سبتمبر عام ١٩٢١ لتوحيد قواعد سندات الشحن البحرى ، وقد عقدت المعاهدة فى ٢٥ أغسطس عام ١٩٢٤ ووافقت عليها الجمهورية العربية المتحدة وصدر بها مرسوم فى ٣١ يناير ١٩٤٤ ، كما انضمت اليها دولة الكويت بالقانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٩ مع التحفظ فيما يتعلق بالحد الأقصى لقيمة التعويض المنصوص عليه فى الفقرة الخامسة من المادة الرابعة .
وقد صدر فى انجلترا القانون المسمى بقانون نقل البضائع بطريق البحر The Carriage of Goods by Sea Act, 1924 وأدمج أحكام المعاهدة فى القانون الانجليزى ، وصدر في الولايات قانون مماثل يحمل نفس الاسم عام ١٩٣٧

لا تتحقق القاعدة التى تقضى بأن إعفاءه من الخطأ يترتب عليه حقه فى المطالبة بالمساهمة فى الخسارة المشتركة ، ولكن القاعدة ما زالت تحتل أهميتها فى ظل أحكام معاهدة بروكسل عام ١٩٢٤ لأنها لم تغفل المخاطر الخاصة التى يتعرض لها النقل البحرى ولذلك نصت على إعفاء الناقل من المسئولية فى حالات معينة هى اعفاؤه من المسئولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة[1] unseaworthiness طالما أنه بذل الهمة الكافية أو اليقظة المعقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه ، كما يعفى من المسئولية عن الأخطاء التى تقع من الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمى الناقل فى الملاحة أو فى إدارة السفينة [2]. كما يعفى من نتائج الأخطار المستثناة excepted perils التى يمكن ردها الى القوة القاهرة وخطأ الشاحن وعيب البضاعة وأفعال الناقل البريئة من الغش والخطأ [3]؛ وعلى ذلك تظل القاعدة أن الخطأ يحرم طرف الرسالة البحرية من حقه فى مطالبة باقى الأطراف بالمساهمة فى الخسارة التى تلحقه نتيجة تضحية بسبب تعرض الرسالة لخطر يترتب على خطئه ، وإذا أعفى الناقل البحرى من المسئولية عن الخطأ فى نطاق معاهدة بروكسل ١٩٢٤ يكون له الحق فى مطالبة أصحاب البضائع بالمساهمة فى الخسارة المشتركة ولو ترتب الحادث الذى استوجب التضحية على هذا الخطأ ، ومن أبرز صور الإعفاء من الخطأ ما نصت عليه المعاهدة فى الفقرة الثانية من المادة الرابعة من أن مالك السفينة والناقل لا يسأل عن الهلاك أو التلف المترتب على أعمال أو إهمال أو خطأ الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمى الناقل التى تقع فى الملاحة أو فى إدارة السفينة . ويلاحظ أن حق الناقل فى مطالبة

---

(١) loss or damage arising or resulting from unseaworthiness.

(٢) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the managment of the ship..

(٣) انظر فى حالات اعفاء الناقل من المسئولية طبقا لأحكام معاهدة بروكسل عام ١٩٢٤ العميد مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٣٩٠ وما بعده ، علي يونس – أصول القانون البحرى رقم ٤٨٥ وما بعده ، على جمال الدين – القانون البحرى طبعة ١٩٧٠ رقم ٩٢٤ وما بعده ، علي البارودي رقم ١٦٩ وما بعده ، سمير الشرقاوى – القانون البحرى رقم ٣٩١ ، رسالة الدكتور عبد الرحمن سليم فى شروط الاعفاء من المسئولية طبقا لمعاهدة سندات الشحن ص ٣١٩ وما بعدها ، لورد شورلى وجايلز ص ١٢٣ وما بعدها ، باين ص ١٠٠ وما بعدها ، بارتل ص ٧٢ وما بعدها .

الشاحنين بالمساهمة في الخسارة المشتركة في هذه الصورة لا يقوم إلا باعفاء الناقل صراحة من مسئوليته عن نتائج الخطأ ، ولا يكفي لترتيب هذه النتيجة أن يكون الناقل قد اكتفى بتحديد مسئوليته عن الهلاك أو التلف الذي ينشأ عن الخطأ [1]، ذلك أن علة حرمان المخطئ من حقه في مساهمة باقي أطراف الرسالة البحرية في الخسارة المشتركة التي يتسبب في وقوعها هذا الخطأ هي عدم إفادته من خطئه ، فإذا أعفي من نتائج هذا الخطأ انتفت علة حرمانه وبقي له حق مطالبة من أفادوا من التضحية بالمساهمة في الخسارة المشتركة ولو ترتبت على تعرض الرسالة للخطر بسبب خطئه .

مخالفة القضاء الأمريكي للقضاء الانجليزي :

٩٥ – صدر في الولايات المتحدة الأمريكية قانون هارتر The Harter Act, 1893 الذي نص على بطلان شروط اعفاء الناقل عن الخطأ والإهمال في المحافظة على البضائع ونقلها ، كما قرر اعفاء الناقل من نتائج الأخطاء التي تقع في الملاحة أو في ادارة السفينة بشرط ان يبذل الناقل اليقظة المعقولة due diligence لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل بدء السفر ، وخلافا للقضاء الانجليزي الذي قرر أن إعفاء الناقل من المسئولية عن الخطأ يترتب عليه حقه في مطالبة باقي أطراف الرسالة البحرية في المساهمة في الخسارة المشتركة في حالة إعفائه قانونا من الخطأ ، قضت المحكمة الاتحادية العليا في الولايات المتحدة بأن الإعفاء القانوني للناقل من الخطأ طبقا لقانون هارتر لا يمنحه الحق في المطالبة بالمساهمة في الخسارة المشتركة إذا كان الحادث الذي استوجب التضحية قد ترتب على هذا الخطأ [2]، ذلك أن الإعفاء القانوني الذي ورد في قانون هارتر لم يشر الى الخسارة

(١) لاوندز وردولف رقم ٦٣ ويلاحظ ان الفقرة الأخيرة من المادة الخامسة من معاهدة بروكسل عام ١٩٢٤ بشأن سند الشحن أجازت أن يدرج في سند الشحن البحري شرط مشروع يتعلق بالخسارة المشتركة :
"Nothing in these Rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

(٢) The Irrawaddy (1898) 171 U.S.175

ويلاحظ أن المحاكم في الولايات المتحدة كانت قبل صدور قانون هارتر عام ١٨٩٣ تقضي ببطلان أي شرط يرد في سند الشحن البحري يقضي باعفاء الناقل من مسئوليته عن خطئه وأخطاء تابعيه باعتبار أن الشرط مخالف للنظام العام .

٧٣

المشتركة ومن ثم ليس من شأنه أن يغير من القاعدة التي تقضي بأن الخطأ يحول بين من وقع منه وبين المطالبة بالمساهمة في الخسارة المشتركة التي يتسبب في وقوعها هذا الخطأ .

٩٦ – وحتى يتفادون الناقلون البحريون الأثر القانوني العام لقضاء المحكمة العليا أخذوا يدرجون في سندات الشحن شرطا يقضي بأن مالك السفينة له حق المطالبة بالمساهمة في الخسارة المشتركة حتى لو ترتبت التضحية على خطئه بشرط أن يكون قد بذل اليقظة المعقولة due diligence ليجعل السفينة صالحة للملاحة ، وقد ثار بحث مدى مشروعية هذا الشرط ، وقد قضت المحكمة الاتحادية العليا بأن هذا الشرط صحيح ومشروع ، وذلك في قضية جاسون [1] ومن ثم عرف الشرط باسم شرط جاسون The Jason Clause ويشار له بعد إدخال بعض التعديلات عليه باسم شرط جاسون المعدل أو الجديد [2].

وقد عرض على القضاء الانجليزي بحث مدى أثر إدراج شرط في عقد النقل البحري الذي ينطبق عليه القانون الانجليزي يقضي بتطبيق أحكام قانون هارتر عام ١٨٩٣ الأمريكي وما إذا كان من نتائج هذا الشرط إعمال ما قضت

---

(١) The Jason (1912) 225 U.S.32 وأنظر لاوندز وورودلف ص ٤١ هامش ٩٧ وقد أشار أيضا الى قضية Schade v. National Surety Corporation (1961) A.M.C.1225 وأورد أن القضاء الانجليزي عرض لبحث الأثر القانوني لشرط جاسون وما اذا كان له أثر على تفسير قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ ولكنه لم يبد رأيا في هذا الصدد وذلك في قضيتي :

Goulandris Brothers Ltd. v. B. Goldman (1958) 1 Q.B.74; The Makadonia (1962) p.190

(٢) Amended Jason Clause - "In the event of accident, danger, damage, or disaster before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which or for the consequence of which the Carrier is not responsible by statute, contract, or otherwise, the cargo, shippers, consignees, or owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cagro. If a salving ship is owned or operated by the Carrierr, salvage shall be paid for as fully as if the salving ship or ships belong to stranger."

أورد الشرط باين ص ١٧٠ ، وأنظر على جمال الدين رقم ٧٢٢ ، ريبير ج ٣ رقم ٢٢٧٨

به المحكمة الاتحادية العليا الأمريكية من أن الإعفاء من الخطأ طبقا لقانون هارتر لا يؤدى إلى قيام حق المخطئ في مطالبة باقي أطراف الرسالة البحرية بالمساهمة فى الخسارة المشتركة التي تترتب على خطئه ، وقد قُضى بأن الشرط الذى يرد في عقد النقل البحرى بتطبيق أحكام قانون هارتر يكون أثره كما لو كانت أحكام هذا القانون قد أدمجت فى عقد النقل وكتبت فيه ومن ثم لا يسرى حكم المحكمة الاتحادية العليا الأمريكية الذى أصدرته بخصوص أثر إعفاء الناقل من المسئولية طبقا لقانون هارتر على حقه في المطالبة بالمساهمة فى الخسارة التي ترتبت على خطئه ويظل الناقل محتفظا بحق المطالبة فى المساهمة فى تلك الخسارة على ما استقر عليه القضاء الانجليزى ، وقال لورد Esher تبريرا لهذا القضاء إنه لا يفسر عبارات قانون هارتر الأمريكى باعتبارها قانونا وإنما باعتبارها عبارات تضمنتها شروط سند الشحن البحرى[1] .

موقف القضاء الفرنسى :

٩٧ – ذهب رأى فى الفقه والقضاء الفرنسيين إلى أن شرط الإعفاء من المسئولية[2] ليس له من أثر على تحقق الخسارة المشتركة ، إذ أنه لا يعنى بالنسبة للمجهز سوى وسيلة من وسائل دفع مسئوليته[3] ، والرأى السائد فقها وقضاء يمنح المجهز والشاحن حق مطالبة باقى أطراف الرسالة البحرية فى المساهمة فى الخسارة المشتركة استنادا إلى أن شرط الإعفاء من المسئولية يقطع رابطة التبعية التى تربط المجهز بالربان أو التابع الذى يُعفى المجهز من نتيجة أخطائه بحيث يصبح الحادث الذى عرض الرحلة للخطر قد وقع بسبب آخر غير الخطأ ، وهو فى علاقة المجهز بالشاحنين يعتبر كقوة قاهرة[4] ، ويقترب هذا الرأى الراجح فى الفقه والقضاء الفرنسى من اتجاه القضاء الانجليزى .

---

(١) Dobell v. S.S. Rosomore Co. (1895) 2Q.B.408, 8Asp. M.C.33

(٢) Clause de non-responsabilité

(٣) انظر فى عرض هذا الموضوع هرالامبيدس رقم ٨٠ وما بعده ، ريبير ج ٣ رقم ٢٢٧٨ ومشار فيهما إلى أصحاب هذا الرأى المرجوح ليون كان ورينو ج ٦ رقم ٨٩٥ ، جوفار ودنيس فى مقال عن شروط الاعفاء من المسئولية فى عقد النقل – المجلة الدولية ١٧ – ٢٧٠ ، دانجون ج ٣ رقم ١١٨١ مكرر

(٤) نقض فرنسى ١٢ يونيو ١٨٩٤ دالوز ١٨٩٥ – ١ – ٤١ ، نقض فرنسى فى ٢٨ أكتوبر ١٩٠١ ←

المبحث الرابع

أثر العيب الذاتى على تحقق الخسارة المشتركة

٩٨ – يؤدى البحث فى أثر الخطأ على تحقق الخسارة المشتركة الى التساؤل عن أثر العيب الذاتى إذا وقعت التضحية نتيجة عيب يرجع إلى طبيعة البضاعة وخصائصها الذاتية ، ونستبعد من نطاق بحثنا الفرض الذى يكون فيه خطأ الناقل أو الشاحن قد أسهم فى توفر العيب الذاتى بعد أن أوضحنا أن الخطأ يحول بين المخطئ وحقه فى مطالبة باقى أطراف الرسالة بالمساهمة فى الخسارة المشتركة ، ومع ذلك فكثير ما يثير بحث العيب الذاتى خطأ الشاحن ويختلط به .

وقد بذل القضاء الانجليزى جهدا فى رسم فيصل التفرقة بين العيب الذاتى وبين صدور خطأ من الشاحن على ما يتضح من دراسة وتحليل الأحكام الصادرة فى هذا الصدد .

٩٩ – وقد جرى العمل فى بادئ الأمر بين مصفى الخسارات البحرية Average adjusters على أنه ليس ثمة مساهمة فى الخسارة التى تترتب على التضحية بأشياء هى فى حد ذاتها سبب الحادث الذى هدد الرسالة البحرية واستوجب التضحية[1] ، وذلك فى حالة التضحية عن طريق الإلقاء فى البحر ، وسارت بعض المحاكم الانجليزية ابتداءاً فى نفس الاتجاه ، فقد حكم برفض دعوى مطالبة بمبلغ التأمين على شحنة من القنب ألقيت فى البحر إذ كانت مشبعة بالرطوبة خوفاً من إشتعالها ، استنادا الى أن القنب شُحن وهو فى حالة قابلية للاشتعال[2] ، وقياسا على ذلك فان الخسارة التى تلحق صاحب البضاعة التى تلقى فى البحر

دالوز ١٩٠١ – ١ – ٢٤٥ وسيرى ١٩٠١ – ١ – ٥٢٠ ، ونقض فرنسى فى ١٩ يناير ١٩٢٦ ملحق دور ٤ – ١٤٧ ، ومن هذا الرأى العميد مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٣١ ، على جمال الدين رقم ٧٢٢ ، ريبير ج ٣ رقم ٢٢٧٨

(١) وهو ما يعبر عنه بعض الفقه الانجليزى بالإلقاء بسبب خطأ الشحنة Jettison from fault of cargo لاوندز وورودلف رقم ١٢٤

(٢) Boyd v. Dubois (1811) 3 Camp.133 مشار اليها فى لاوندز وورودلف ، المرجع السابق

لا يقوم حقه فى مطالبة باقى أطراف الرسالة البحرية بالمساهمة فيها طالما أن التضحية ترتبت على حادث هدد الرسالة البحرية أدى إليه عيب ذاتى inherent vice كذلك ذهب الفقيه الانجليزى بيلى Baily[1] إلى أن صاحب البضاعة التى تلقى فى البحر نتيجة تلف يحيلها الى حطام بحيث تصبح مصدراً لتهديد السفينة وتعريضها للمخاطر ليس له الحق فى مطالبة باقى أصحاب المصالح المشاركة فى الرحلة بالمساهمة فى الخسارة التى تلحقه نتيجة الإلقـاء ، تطبيقا لنفس المبدأ وهو أن البضاعة نفسها هى التي كانت سبب تعرض الرسالة البحرية للحادث الذى استوجب التضحية بها عن طريق إلقائها فى البحر .

١٠٠ - ويبدو أن المحاكم الانجليزية لم تأخذ برأى الفقيه بيلى ، ففي دعوى تخلص وقائعها فى أن شحنة من الخشب وضعت على سطح سفينة صادفتها ظروف جوية سيئة خلال رحلتها أدت الى اصطدام كمية من هذه الأخشاب بمضخات مثبتة على ظهر السفينة بحيث حالت دون تشغيل تلك المضخات ، وقد تمكن البحارة من إعادة الأخشاب إلى موضعها ، ولكن مياه البحر طغت على سطح السفينة ودفعت الأخشاب مرة أخرى نحو المضخات ، وحينئذ أمر الربان بإلقاء كمية من الأخشاب فى البحر حتى يتفادى تلف المضخات ، وليصبح تشغيلها ممكنا ، وقام بهذه التضحية فى سبيل السلامة العامة للسفينة ، وقد طالب الشاحن مالك السفينة بالمساهمة فى الخسارة التى لحقته نتيجة تلك التضحية ، واستند مالك السفينة فى دفاعه الى أن الأخشاب حين القائها فى البحر كانت قد أصبحت حطاما in a state of wreck وأن العمل جرى بين مصفى الخسارات البحرية على أن إلقاء البضائع فى البحر لا يعتبر خسارة مشتركة إذا كانت تلك البضائع قد تحولت إلى حطام ، ومع ذلك قضت المحكمة بأن الخسارة التى ترتبت على إلقاء الأخشاب فى البحر فى سبيل السلامة العامة تعد خسارة مشتركة[2] ؛ وقد أورد القاضى Willes فى أسباب الحكم ردا على دفاع مالك السفينة أنه قد

---

(١) مؤلفه فى الخسارة المشتركة General Average p.p.56-68

(٢) Johnson v. Chapman (1865) 19C.B. (N.S.) 563 مشار اليها فى لاوندز وردولف رقم ١٢٥ و ٢٠٠ ، بارتل ص ١٧٥

ثبت من وقائع الدعوى أن الأخشاب أعيدت الى موضعها بعد اصطدامها بالمضخات مما يدل على أنها لم تكن قد تلفت بحيث أصبحت حطاما ، وأن الحادث الذى أدى إلى التضحية بالأخشاب قد تعرضت له الرسالة البحرية كلها وهو العاصفة التى واجهتها السفينة ، أما اندفاع الأخشاب نحو المضخات مرة أخرى وتلفها نتيجة ذلك فلم يكن سوف ظرف عارض من ظروف الحادث الذى هدد الرسالة البحرية بأكملها .

١٠١ – وهذا الحكم قد أصاب فى نظرنا صحيح القانون ، ذلك أن تطبيق المعيار الذى استقر عليه الفقه والقضاء الانجليزيان للسبب المباشر[١] proximate cause يؤدى الى اعتبار الظروف الجوية السيئة التى تعرضت لها السفينة السبب الحقيقى المؤثر الفعال فى حدوث التضحية بكمية من الشحنة عن طريق إلقائها فى البحر ، وكذلك فيما أصاب الأخشاب من تلف قبل التضحية بها ، وعلى ذلك فقد فرّق الحكم بين اعتبار الشحنة فى حكم الحطام لما أصابها من تلف نتيجة حادث تعرضت له الرسالة البحرية ، وبين اعتبار الشحنة حطاماً نتيجة طبيعتها الخاصة أو عيب ذاتى فيها ، ولما انتهى إلى أن تلف الشحنة التى وقعت التضحية بها كان نتيجة مباشرة لنفس الحادث الذى تعرضت له الرسالة البحرية ، أقام قضاءه صحيحا على أن الخسارة نشأت عن التضحية فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية ، وعلى ذلك لا يعد إلقاء البضائع خسارة مشتركة لو أدى إلى القائها فى البحر سبب خاص بها ، كما لو اشتعلت فيها النار نتيجة قابليتها لسرعة الاشتعال بطبيعتها نتيجة تعرضها للحرارة ، ففى هذه الحالة ليس ثمة خطر هدد الرسالة البحرية فى مجموعها common danger أدى إلى إلقاء البضاعة فى البحر لإنقاذ الرسالة من الهلاك بفعل الحريق ، وإنما خطر خاص بالبضاعة particular danger نشأ عن إهمال صاحبها حينما شحنها مع علمه بقابليتها لسرعة الاشتعال .

١٠٢ – ولكن حين لا يكون هناك خطأ من جانب الشاحن ، يحق له مطالبة باقى أطراف الرسالة البحرية بالمساهمة فى الخسارة المشتركة ولو كان

---

(١) راجع ما سبق رقم ٥١ و ٥٢

الحادث الذى استوجب التضحية قد نشأ عن عيب ذاتى فى بضاعته ، وينتفى الخطأ عن الشاحن فى هذه الصورة لو لم يكن يعلم بوجود هذا العيب ، أو كان يعلم به ولكن لم يتوقع حدوث أضرار تترتب عليه فى الظروف التى يتم فيها النقل البحرى ، وقد أقر القضاء الانجليزى هذا المبدأ فى قضية تخلص وقائعها فى أن كمية من الفحم شحنت فى سفينة ووضعت فى أربعة عنابر منفصلة ، وأثناء الرحلة شبت النار فى ثلاثة عنابر منها نتيجة قابلية الفحم للاشتعال الذاتى[1] ، وفى سبيل إخماد الحريق ألقيت كمية كبيرة من الماء فى العنابر مما ترتب عليه تلف جانب من الفحم لم يكن قد احترق من جراء اشتعال النار ، وقد طالب الشاحنون بمساهمة الناقل فى الخسارة التى لحقتهم نتيجة إلقاء الماء فى العنابر ، وقضى فى الدعوى لصالح الشاحنين بعد أن اتضح للمحكمة أنه ليس ثمة خطأ يمكن إسناده لأصحاب الشحنة ، وان كلا من الناقل والشاحنين على علم بقابلية الفحم للاشتعال الذاتى فى مناخ كمناخ الهند حيث وقع الحادث خلال الرحلة[2] . وقد أوضحت محكمة الأستئناف أن وقوع الحادث الذى استوجب التضحية كان نتيجة عيب ذاتى فى الشحنة لا يحرم صاحبها من مساهمة مالك السفينة فى الخسارة التى لحقته ، بشرط الا يصدر عن الشاحن خطأ أو إهمال فى شحن البضاعة ، وقد أيد مجلس اللوردات هذا القضاء[3]

---

(١) spontaneous combustion .

(٢) ديوكورث ص ١٩٠ ، باين ص ١٧٦ ، لورد شورلى وجايلز ص ١٢٠

(٣) Greenshields, Cowie and Co. v. Stephens (1908) A.C.431, 14Com. Cas.41

الفصل الثالث

أثر الخسارة الخاصة على تحقق الخسارة المشتركة

١٠٣ – يثور بحث أثر الخسارة الخاصة[1] particular average التى تقع قبل وقوع التضحية فى سبيل السلامة المشتركة للرسالة البحرية على تحقق الخسارة المشتركة فى ثلاثة فروض ، الأول أن تلحق السفينة أو الشحنة خسارة خاصة ثم يترتب على هذه الخسارة أن تتعرض الرسالة البحرية لحادث يهددها يستوجب التضحية فى سبيل السلامة العامة ، وحينئذ يثور التساؤل عما إذا كانت الخسارة التى تترتب على التضحية تعتبر خسارة مشتركة أم تظل محتفظة بوصفها كخسارة خاصة طالما أنها كانت نتيجة مباشرة لتحقق خسارة خاصة ، والفرض الثانى أن تتم التضحية بجزء من السفينة أو الشحنة فى سبيل السلامة العامة حين تتعرض الرسالة البحرية لحادث يهدد سلامتها ولكن التضحية تتم بشئ سبق أن هلك أو تلف أو اعتبرُ فى حكم الشئ الهالك نتيجة خسارة خاصة وقعت قبل التضحية ، ففي هذه الحالة يثور البحث حول ما إذا كانت التضحية تعد خسارة مشتركة أم تظل خسارة خاصة تقع على عاتق من تصيبه ، والفرض الثالث يثيره جنوح السفينة عمداً فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية فى الحالة التى يكون فيها هذا الجنوح واقعا لا محالة ، سواء أقرر الربان تجنيح السفينة أم لا ، والذي يثير البحث فى هذا الفرض هو اتجاه نية الربان إلى القيام بتضحية فى سبيل السلامة العامة عن طريق تجنيح السفينة عمداً بينما يتضح من الظروف الذى تمت فيها هذه التضحية أن الجنوح كان حتميا وأنه كان واقعا حتى لو أن الربان

---

(١) هى الخسارة التى يتحملها من تصيبه وتقع على عاتقه وحده ، سواء أوقعت الخسارة بسبب حادث كاصطدام السفينة بصخور وتلف جزء من السفينة ، أم بفعل اختياري لا تتوفر له مقومات وشروط تحقق الخسارة المشتركة ، كما لو تعرضت البضاعة المشحونة للتلف نتيجة ارتفاع الحرارة فقام الربان باخراجها من السفينة وباعها ، فالخسارة التى قد تترتب على هذا البيع يتحملها الشاحن وحده ، باين ص ٤ و ١١٧ ، لورد شورلى وجايلز ص ١٩٥ ، وينتر ص ٣٦٧ فى الخسارة الخاصة التى تلحق الشحنة وص ٣٨٣ فى الخسارة الخاصة التى تلحق السفينة والأجرة ، رسالتنا « الاعفاءات والمسموحات فى التأمين البحرى » القاهرة ١٩٦٦ رقم ٥٠ وما بعده .

لم يتخذ قراره ، ويماثل تجنيح السفينة عمداً فى هذا الفرض اصطدام السفينة عمدا بسفينة أخرى أو بمنشآت فى البحر أو فى الميناء بقصد تفادى خسارة أفدح من الخسارة التى تترتب على الجنوح أو التصادم العادى،ونتناول كلا من هذه الفروض الثلاثة فى مبحث مستقل .

المبحث الأول

وقوع التضحية نتيجة تحقق خسارة خاصة

١٠٤ – يقتضى تطبيق شروط تحقق الخسارة المشتركة اعتبار الخسارة التى تقع نتيجة تضحية اختيارية يقوم بها الربان فى سبيل إنقاذ الرسالة البحرية من حادث يهددها خسارة مشتركة حتى فى الفرض الذى تتعرض فيه الرسالة البحرية لهذا الحادث نتيجة وقوع خسارة خاصة تقع على عاتق من تلحقه ، ذلك أن تحقق الخسارة الخاصة فى حد ذاته يعتبر ظرفا من الظروف الاستثنائية التى تتعرض لها الرسالة البحرية إذا توفرت لها مقومات الحادث[1] peril طالما أن التضحية الاستثنائية وقعت باختيار الربان لتوقى آثاره من أجل المصالح المشاركة فى الرحلة ، بشرط أن تكون الخسارة الخاصة قد وقعت دون إهمال يؤثر على المساهمة فى الخسارة على الوجه الذى فصلناه فيا سبق .[2]

١٠٥ – وعلى ذلك ، لو اصطدمت السفينة بصخور فى البحر مما أدى إلى حدوث فجوة بها اندفعت منها مياه البحر داخل السفينة الأمر الذى عرضها للغرق ، فقام الربان بالقاء جزء من شحنة السفينة لتخفيف حمولتها حتى يجنبها وباقى الشحنة الغرق فإن الخسارة التى تحدث عن حدوث الفجوة فى السفينة تعتبر

(١) راجع ما تقدم رقم ٢٤ وما بعده .

(٢) انظر ما سبق رقم ٦٦ وما بعده ، وانظر نقض فرنسى فى ٥ يناير ١٩٥٤ – D.M.F. ٤ ١ ص ٢٠٦ ، ومحكمة الجزائر التجارية فى ١٩ ديسمبر D.M.F. ١٩٥٧ – ١٩٥٨ ص ٤٩٤ وانظر استئناف باريس فى ١٠ ديسمبر D.M.F. ١٩٥٠ – ١٩٥١ ص ١٢١ ، ومحكمة السين التجارية فى ٧ مايو ١٩٤٦ D.M.F. – ١٩٥٠ ص ٧٧ .

خسارة خاصة تقع على عاتق مالك السفينة ، أما الخسارة التى تترتب على التضحية بجزء من الشحنة فتعتبر خسارة مشتركة تسهم فيها كل المصالح المشاركة فى الرحلة ، وكذلك الأمر فى حالة إنفاق مبالغ لتعويم السفينة بعد جنوحها وإنقاذها وشحنتها ، فإن مصروفات التعويم تعتبر خسارة مشتركة لأنها أنفقت فى سبيل السلامة العامة للرحلة بينما يعتبر التلف الذى يلحق السفينة نتيجة الجنوح خسارة خاصة ، وإذا شب حريق على ظهر السفينة واقتضى إخماده سكب الماء فى مكان اشتعال الحريق فإن الخسارة التى تترتب على استخدام الماء لإخماد الحريق تعد خسارة مشتركة[1]، وقد حُكم بذلك فى انجلترا فى حالة حدوث حريق بشحنة من الفحم نتيجة قابليته بطبيعته للاشتعال الذاتى[2] ، والذى يلفت النظر فى هذه الدعوى ما دافع به المدعى عليه من أن سكب الماء فى العنابر التى بها الفحم لا يعتبر تضحية اختيارية وانما كان الهدف منه إنقاذ أكبر كمية ممكنة من الشحنة ، وأن شحنة الفحم كانت من الناحية الفعلية قد هلكت إذ كانت ميئوسا منها ومن ثم لا تعتبر خسارة مشتركة تلك التى ترتبت على سكب الماء عليها بقصد إخماد النار ، وكان الرد على هذا الدفاع أن مضمونه يؤدى إلى إهدار نظام الخسارات المشتركة من أساسه ، إذ يمكن الاستناد إلى نفس هذا الدفاع فى حالة إلقاء جانب من الشحنة فى البحر . وقد رد القاضى واتكن ويليامز على دفاع المدعى عليه بأن الحادث هدد السفينة والشحنة معاً وان استخدام الماء فى إخماد الحريق أدى الى إنقاذ السفينة وجانب كبير من شحنتها ، كما أوضح الحكم أن من شروط الخسارة المشتركة أن تكون هناك تضحية حقيقية وليس مجرد تخلص من شئ قد هلك بالفعل واصبح عديم القيمة[3] .

---

(١) يلاحظ أن الأشياء التى تكون قد احترقت بالفعل قبل سكب الماء لا تدخل قيمتها فى المجموعة الدائنة عند تسوية الخسارة المشتركة ، وإنما تعد خسارة مشتركة تلك التى تنشأ بفعل المياه المستخدمة فى إخماد النار والتى تلحق البضائع التى لم تكن قد اشتعلت النار فيها عند سكب الماء ، وهذا ما جرى عليه مصفى الخسارات البحرية – لاوندز وردولف رقم ١٤٠

(٢) Pirie v. Middle Dock Co. (1881) 4 Asp.M.C.388

(٣) "It must be a real sacrifice, and not a mere destruction or casting off of that which had become already lost, and consequently of no value."

١٠٦ – وقد أقرت قواعد يورك وأنفرس ما استقر عليه القضاء الإنجليزى من اعتبار الخسارة التى تتم نتيجة تضحية فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية خسارة مشتركة حتى لو ترتبت على خسارة خاصة سابقة عليها ، ذلك أن القاعدة رقم ٣ نصت على أنه فى حالة اشتعال النار على ظهر السفينة ، تعد خسارة مشتركة الأضرار التى تلحق السفينة أو الشحنة أو كليهما من الماء أو ما شابهه المستخدم فى إخماد النار ، بما فى ذلك الأضرار التى تنشأ عن غمر السفينة بالماء أو إحداث ثغرة فيها لإغراقها فى سبيل إخماد النار ، واستثناء لا تعد خسارة مشتركة الأضرار التى تلحق أجزاء السفينة أو البضائع المشحونة صباً أو الطرود المنفصلة اذا كانت قد اشتعلت النار فيها فعلا عند استخدام الماء في إخماد النار[1] . وقد أثار حكم القاعدة رقم ٣ سالفة الذكر مشاكلا عديدة في تقدير الخسارة المشتركة وتسويتها ، ومن ثم عدلت صياغتها عام ١٩٧٤ بحيث ألغى الاستثناء الذى كان يخرج من نطاق الخسارة المشتركة الأضرار التى تلحق الأشياء التى كانت النار قد اشتعلت فيها فعلا وقت استخدام الماء فى إخماد الحريق ، واقتصر الاستثناء على استبعاد الأضرار التى تحدث من الحرارة والدخان ، فلا تعد هذه الأضرار خسارة مشتركة .

ويلاحظ أن الخسارة التى تعد مشتركة هى التى تترتب على إخماد النار ، أما الأضرار التى تنشأ مباشرة عن الحريق نفسه فتعتبر خسارة خاصة تقع على عاتق من تصيبه ، سواء كان مالك السفينة أم أصحاب البضائع[2] .

---

(١) Rule 3- Extinguishing Fire on Shipboard. "Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage to such portions of the ship and bulk cargo, or to such separate packages of cargo, as have been on fire"

وفى عام ١٩٧٤ عدلت صياغة الشق الثانى بحيث أصبح :

..; except that no compensation shall be made for damage by smoke or heat however caused.

(٢) لاوندز و ودلف رقم ١٣٠ و١٤٠ ، بارتل ص ١٧٦ ، لكلير ص ١١٠ وقد أشار الى صعوبة التفرقة من الناحية العملية بين الأضرار التى تنشأ عن اشتعال النار وتلك التى تترتب على استخدام الماء فى إخماد الحريق .

١٠٧ – ولم يشر القانون المصرى ولا المجموعة التجارية الفرنسية الى اعتبار الخسارة المترتبة على إخماد النار خسارة مشتركة ، ولكن الفقه يرى أن حكم القاعدة ٣ من قواعد يورك وأنفرس تطبيق للقواعد العامة فى أحكام الخسارات المشتركة، خاصة الشق الأول من القاعدة ، ويرى البعض فيها مثالاً من الأمثلة الواضحة على تحول الخسارة الخاصة الى خسارة مشتركة[١]. وفى نظرنا أن القاعدة رقم ٣ ليست مثلا لتحول الخسارة الخاصة الى خسارة مشتركة ، ذلك أن الخسارة الخاصة التى تنشأ عن اشتعال النار بالسفينة او البضائع أو كليهما تظل خسارة خاصة تقع على عاتق من تصيبه ، وإنما تنشأ الخسارة المشتركة عن إخماد النار فى سبيل إنقاذ الرسالة البحرية ، ومن ثم لا تتحول الخسارة الخاصة الى خسارة مشتركة بأى حال من الأحوال ، وإنما تعتبر القاعدة ٣ من قواعد يورك وأنفرس صورة واضحة للخسارة المشتركة التى تقع نتيجة تحقق خسارة خاصة .

١٠٨ – أما ما تضمنته القاعدة رقم ٣ من أنه لا تعد خسارة مشتركة الأضرار التى تترتب على استخدام الماء فى اخماد الحريق الذى يصيب أجزاء من السفينة أو جانبا من البضائع كانت قد اشتعلت بالفعل عند استخدام الماء فى اخماد النار فهو حكم منطقى ، لأن الخسارة التى تقع نتيجة مباشرة لاشتعال النار تعتبر خسارة خاصة كما أوضحنا من قبل ، ومن ثم لا يمكن اعتبار الخسارة التى تترتب على سكب الماء أو غير ذلك من وسائل اخماد الحريق خسارة مشتركة طالما أن النار كانت قد اشتعلت فيها بالفعل[٢] ، وعلة هذا الحكم أن النار اذا اشتعلت

(١) "c'est là un des exemples les plus frappants de la transformation d'une avarie particulière en avarie commune"

بوسكت Bousquet فى مؤلفه عن قواعد يورك وأنفرس رقم ٦٠ مشار اليه فى هارل كورت – الملزمة ٧ ص ٥ رقم ٢٣ ، وأنظر ريبير ج٢ رقم ٢٢٨٩

(٢) أورد الفقيه الفرنسى De Courcy هذا المبدأ فى مؤلفه : Qiestions de droit maritim. T.2 p.270 مشار اليه فى هارل كورت – الملزمة ٧ رقم ٢٥ وقد جرى العمل فى الولايات المتحدة الأمريكية على تطبيق نفس القاعدة ، فقد قضى بأنه اذا القيت كمية من البضائع فى البحر وهى مشتعلة بالنار وذلك فى سبيل السلامة العامة فان الخسارة المترتبة على إلقاء تلك البضائع لا تعتبر خسارة مشتركة Slater v. Hayward Rubber Co. (1857) كما حكم بأنه لا تعد خسارة مشتركة تلك التى لحقت كمية من الجير كانت قد تلفت بالفعل نتيجة حريق شب فى السفينة التى شحنت فيها ثم أغرقت السفينة عمدا لاخماد النار (1835) Crockett v. Dodage مشار الى القضيتين فى لاوندز وورودلف رقم ١٤٠ ص ٧٩ هامش ٩٢ .

بالفعل فى جزء من السفينة أو جانب من البضاعة فان الماء الذى يستخدم فى إخماد النار لا يلحق ضررا بمالكه طالما أن النار كان ستأتى عليه آخر الأمر ، أى أنه يعتبر لا محالة هالكا من جراء الحريق[1] ، وإلغاء هذا الحكم في قواعد عام ١٩٧٤ لا يبرره فى نظرنا تسهيل تسوية الخسارة المشتركة .

١٠٩ –وذهب رأى فى الفقه الانجليزى إلى أن السير فى منطق قواعد عام ١٩٥٠ إلى مداه يؤدى إلى القول بأن الضرر الذى ينجم عن استخدام الماء فى إخماد النار والذى يصيب باقى البضائع المشحونة فى عنبر شبت فيه النار – أو المشحونة فى عنبر ملحق به – لا يعد خسارة مشتركة ، لأنه اذا لم تخمد النار فإن هذه البضائع ستحترق احتراقا كاملا فى نهاية الأمر[2] ، ونحن لا نرى صحة ما ذهب إليه هذا الرأى ، ذلك أن حكمة عدم اعتبار الخسارة التى تترتب على إخماد النار خسارة مشتركة فيما يختص بالجزء من السفينة أو البضاعة الذى اشتعلت النار فيه فعلا هو أن بدء اشتعال النار يؤدى فى أغلب الأحوال الى سريانها الى باقى الأجزاء ، أما فى حالة اشتعال النار ببعض البضائع المشحونة فى عنبر من السفينة دون البعض الآخر فلا يعنى أن النار ستدمر كل البضائع الموجودة فى هذا العنبر أو فى عنبر ملحق به ، ومن ثم نرى إبقاء نطاق تطبيق المبدأ فى الحدود التى رسمتها القاعدة رقم ٣ من قواعد يورك وأنفرس بحيث لا تنطبق الا على البضائع التى تتصل بها النار فعلا ، فقيمة هذه البضائع لا تدخل فى نطاق الخسارات المشتركة وتظل خسارة خاصة تقع على عاتق من تصيبه ، ويؤيد هذا النظر ما أورده القاضى شانل فى أسباب قضائه فى قضية[3] Greenshields v. Stephens من أن الاستثناء الذى

---

(١) وقد عبر عن ذلك القاضى Channell بقوله ؛

"... the portion that have been on fire are to be treated as wreck ... it is something the value of which is already gone, and which cannot, therefore, be considered to be sacrificed for the general good; ...'

وذلك فى أسباب الحكم فى قضية :

Greenshields v. Stephens (1908) A.C.431; (1908) 1K.B.5

(٢) لاوندز وورودلف رقم ٦٠٥ .

(٣) مشار اليها فى الهامش السابق رقم ١ .

أوردته القاعدة رقم ٣ من قواعد يورك وأنفرس بشأن عدم اعتبار الخسارة التى تنجم عن إخماد النار والتى تلحق أجزاء من السفينة أو البضائع سبق أن اشتعلت بها النار خسارة مشتركة إنما يعنى أن ذلك الجزء من السفينة أو البضائع يصبح فى حكم الهالك أو الحطام ، أى جزء فقد قيمته بالفعل بحيث لا يمكن القول بأنه قد تمت التضحية به فى سبيل السلامة العامة ، وقد أيدت محكمة الاستئناف هذا القضاء .

١١٠ - وفى مصر وفرنسا ، كما هو الحال فى النظام الانجلوسكسونى ، تعتبر خسارة مشتركة الخسارة التى تترتب على تضحية اختيارية تم لتفادى خطر تتعرض له الرسالة البحرية إثر تحقق خسارة خاصة ، لأن الربان يقوم بالتضحية اختيارا فى سبيل السلامة العامة طالما تحققت شروط الخسارة المشتركة ولم يكن تعرض الرسالة للحادث ناشئا عن خطأ أحد أطراف الرحلة البحرية[1] ، وقد أقر القضاء المصرى هذا المبدأ[2] ، ولم تقر محكمة النقض الفرنسية هذا الاتجاه فى حكم قديم[3] ، إذ قضت بان الخسارة التى تقع نتيجة تضحية اختيارية من الربان فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية لا تعتبر خسارة مشتركة طالما كانت التضحية نتيجة خسارة خاصة سابقة عليها لأن هذه الخسارة الخاصة تضفى على الخسارة المترتبة على التضحية نفس وصفها كخسارة خاصة ، باعتبار ان الواقعة الأساسية التى أدت إلى اتجاه نية الربان الى التضحية هى القوة القاهرة المتمثلة فى الحادث الذى نشأت عنه الخسارة الخاصة ، وقد رد العميد ريبير بحق على هذا التعليل الذى أوردته محكمة النقض - والذى جانبها فيه التوفيق - بأنه لا يمكن القول بأن فعل التضحية الاختيارى يعد نتيجة حتمية لواقعة عرضية هى الواقعة التى ترتبت عليها الخسارة الخاصة ، ذلك أن الفعل الاختياري حين يقوم الربان بالتضحية وهو أساس الخسارة المشتركة كاف فى حد ذاته لقطع سلسلة

---

(١) مصطفى كمال طه - أصول القانون البحرى رقم ٩٢١ والوجيز فى القانون البحرى رقم ٥٢٤ ، على يونس - أصول القانون البحرى رقم ٥٧٠ ، على جمال الدين رقم ٧٢٣ ، سمير الشرقاوى القانون البحرى رقم ٥٧٨ .

(٢) استئناف مختلط ٢٩ ابريل ١٩١٤ بلتان ٢٦-٣٥٩ .

(٣) نقض فرنسى ٣ فبراير ١٨٦٤ دالوز ١٨٦٤-١-٦٠ ، سيرى ١٨٦٤-١-٧٥

السببية بين الحادث الذى سبب الخسارة الخاصة والخسارة التى تترتب على التضحية الاختيارية فى سبيل الصالح المشترك لأطراف الرحلة البحرية ، ومن ثم يتعين أن يساهم فيها من أفادوا منها ، وقد سارت المحاكم الفرنسية على أنه فى جميع الحالات التى تتم فيها تضحية أو تُنفق فيها مصروفات فى سبيل المصلحة المشتركة للرسالة البحرية بعد وقوع خسارة خاصة تعتبر الخسارة التى تتمثل فى تضحية مادية أو مصروفات خسارة مشتركة[1] ، مثال ذلك المصروفات والأضرار التى تترتب على تعويم السفينة بعد جنوحها نتيجة حادث قهرى ، ومصروفات الالتجاء التى تعتبر ضرورية بعد وقوع خسارة خاصة اذا كان الالتجاء يتم فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية .

المبحث الثانى

التضحية بشئ سبق هلاكه أو تلفه

١١١ – لم يواجه التشريعان المصرى والفرنسى الفرض الذى تحدث فيه الخسارة نتيجة التضحية بأجزاء تعد حطاما ، كالتضحية بما يتبقى من صوارى السفينة وأشرعتها التى كانت قد تلفت أو هلكت نتيجة حوادث بحرية ، وإعمالا للقواعد العامة لا تعتبر الخسارة فى هذه الصورة خسارة مشتركة طالما أن الشئ الذى تمت التضحية به يعد حطاما wreck لأنه أصبح عديم القيمة[2] ، ومن ثم لا يجوز أن يساهم فيها باقى الأطراف الذين أفادوا من التضحية بالحطام .

١١٢ – وفى النظام الانجلوسكسونى تردد الرأى بين ما ذهب إليه القضاء فى الولايات المتحدة الأمريكية من أن الخسارة التى تترتب على التخلص من صارى السفينة تعد خسارة مشتركة فى الصورة التى يسقط فيها نتيجة حادث من حوادث البحر Sea perils كعاصفة شديدة ويظل الصارى متعلقا بالسفينة وطاف على وجه الماء

(١) ربيير ج ٣ رقم ٢٢٥٧ ومشار فيه الى أحكام عديدة ، وشوفو رقم ٥٤٠ ، فاهل رقم ٥٣٤ .

(٢) لاصطلاح الحطام فى القانون الانجليزى معنى خاص فهو يعنى الأشياء التى أصبحت عديمة القيمة بالنظر الى صاحبها باعتبارها عنصرا من العناصر المشاركة فى الرحلة البحرية ، حتى لو أمكن الحصول على مبالغ نتيجة بيع هذا الحطام ، اذ لا يباع إلا بوصفه أنقاضا لا باعتباره سفينة أو جزءا منها .

بحيث يصطدم بها بين حين وآخر مما يهدد بإحداث فجوة في جانب السفينة ، الأمر الذى يعرضها وشحنتها للخطر ، ومن ثم فقيام الربان بفصل هذا الصارى ليأمن ما قد يحدثه من ضرر بالرحلة البحرية يعد تضحية في سبيل السلامة العامة[١]، أما في انجلترا فقد سار مصفو الخسارات البحرية على عكس ذلك ولم يعتبروا مثل هذه التضحية خسارة مشتركة ، وقد علل الفقيه ستيفنس ذلك بأن الصارى في هذه الحالة يعتبر عديم القيمة[٢] of on value وهذا ما عبر عنه القاضى ويلز بقوله إن الصارى لو كان يعتبر بعد سقوطه في حكم المفقود ولا يمكن استرجاعه بحيث أن قطع الحبل الذى يصله بالسفينة للتخلص منه لا يعدو أن يكون استعجالاً للحظة التى يعتبر فيها الصارى حطاما[٣] ، فان واقعة ترك الصارى والتخلص منه لا تعتبر تضحية في سبيل السلامة العامة ترتب خسارة مشتركة ، هذا على خلاف الصورة التى يتم فيها قطع جزء من السفينة موجود ومستخدم بالفعل في سبيل السلامة العامة كقطع بعض الصوارى أو جزء من مقدم السفينة حتى يسهل التخلص من صارى سقط نتيجة حادث بحرى وأصبح يهدد الرسالة البحرية ، فالخسارة المترتبة على قطع الصارى أو جزء من مقدم السفينة تعتبر خسارة مشتركة لأن التضحية في هذه الحالة تضحية إختيارية،وفى قضية Corry v. Coulthard[٤] (1876) أشار القاضى Brett الى أنه ليس ثمة تضحية في الصورة التى تخلخل فيها صارى وخشى الربان من سقوطه مما كان سيترتب عليه تحطم السفينة فقطعه وتخلص منه ، ذلك أن الواقعة لا تعدو أن الربان تخلص من حطام لا يساوى شيئا ، ونفس الفكرة أوردها القاضى Cotton[٥] في قضية ظروفها مماثلة للقضية

---

(١) The Margarethe Blanca (1882) 2Fed. Rep.72B; The Mary Gibb (1884) 22 Fed. Rep. 463
مشار اليها في لاوندز وورودلف رقم ١٩٨

(٢) اعترض الفقيه Benecke على هذا الرأى بقوله إنه لو ثبت أن الصارى الذى تمت التضحية به كان له بعض القيمة كما لو كانت السفينة على وشك الوصول الى ميناء أو كانت هناك وسيلة معقولة لإنقاذه فحينئذ يتعين اعتبار الخسارة المترتبة على التخلص منه خسارة مشتركة – مشار الى الرأيين في لاوندز وورودلف رقم ١٩٨ .

(٣) Johnson v. Chapman (1885) 19C.B.563

(٤) لم ترد هذه القضية في مجموعات الأحكام الانجليزية وأُشير اليها في قضايا وردت في المجموعات .

(٥) Shepherd v. Kottgen (1877) 2C.P.D. 578, 583.

٨٣

سالفة الذكر ، وفي قضية أخرى ارتأت المحكمة أن الصارى كان من الممكن الإبقاء عليه لو لم يأمر الربان بقطعه واعتبرت الخسارة المترتبة على التضحية به خسارة مشتركة[1] .

١١٣ – والذى يستخلص من اتجاه القضاء الانجليزى أن تكييف الخسارة المترتبة على التخلص من الصوارى أو غيرها من أجزاء السفينة فى سبيل إنقاذ الرسالة البحرية بأنها خسارة مشتركة أم خاصة إنما يتوقف على قيمة ما يقع التخلص منه ، فلو كان ما زال محتفظا ببعض قيمته كأن يكون إنقاذه ممكنا اعتبرت الخسارة المترتبة على تركه والتخلص منه خسارة مشتركة لأن التضحية به تمت اختيارا فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية ، أما لو تبين من ظروف الحادث أن الشئ الذى تم التخلص منه كان قد أصبح عديم القيمة أى حطاما أو فى حكم الحطام بحيث يكون إنقاذه متعذرا فليس ثمة تضحية فى سبيل السلامة العامة ، ويلاحظ أنه تقديرا ما اذا كان الشئ الذى يقع التخلص منه قد أصبح عديم القيمة بحيث ينطبق عليه وصف الحطام مسألة موضوعية متروكة لتقدير المحكمة التى تستعين فى قضائها بخبراء تصفية الخسارات البحرية .

١١٤ – وتفاديا للصعوبات العملية التى يثيرها التخلص من أجزاء السفينة بعد تعرضها لخسارة خاصة اتجه واضعو قواعد الخسارات المشتركة الموحدة منذ صياغة حلول جلاسجو عام ١٨٦٠ الى أن الخسارة المترتبة على قطع حطام الصوارى التى تتحطم نتيجة حادث قهرى لا تعتبر خسارة مشتركة[2] ، وترددت نفس القاعدة مع توسع فى صياغتها فى قواعد يورك عام ١٨٦٤ وقواعد يورك وأنفرس عام ١٨٧٧ ثم عام ١٨٩٠ وعام ١٩٢٤ حتى استقرت فى القاعدة رقم ٤ من قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠[3] وهى تقضى بان الخسارات والأضرار

---

(١) Montgomery v. Indemnity Mutual Marine Insurance Co. (1901) 1Q.B.147

(٢) القاعدة رقم ٥ من حلول جلاسجو عام ١٨٦٠ :

"That the loss sustained by cutting away the wreck of masts accidentally broken ought not to be allowed in general average."

(٣) Rule 4-Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars or of other things which have previously beenb carried away by sea-peril, shall not be made good as general average.

التى تنشأ عن قطع الحطام أو ما يتبقى من الصوارى أو الأشياء الأخرى التى سبق تلفها بفعل أخطار البحر لا يتم التعويض عنها باعتبارها خسارة مشتركة[1] ، وأعيدت صياغة القاعدة عام ١٩٧٤ لتتلاءم مع الملاحة الحديثة ، وهى تخرج من نطاق الخسارة المشتركة الهلاك والتلف الذى يترتب على التخلص من الحطام أو من أى جزء من أجزاء السفينة كان قد انفصل عنها أو فقد منها نتيجة حادث بحرى .

١١٥ – وفى رأينا أن نص القاعدة رقم ٤ من قواعد يورك وأنفرس لم يقض على أوجه الخلاف التى أثيرت أمام القضاء الانجليزى والأمريكى واستوجبها العمل ، فقد قضى النص بأن الخسارة المترتبة على قطع الحطام وما يتبقى من الصوارى التى سبق تلفها بفعل أخطار بحرية لا تعتبر خسارة مشتركة ، ويثير النص نفس الخلاف حول ما اذا كانت التضحية قد تمت بشئ ينطبق عليه الوصف القانونى للحطام أم لا ، ولم تصدر أحكام قضائية بشأن تطبيق وتفسير نص القاعدة رقم ٤ إذ أنها خاصة بوضع نادر التحقق فى الملاحة البحرية العصرية .

المبحث الثالث
تجنيح السفينة عمدا حين يكون الجنوح حتميا

١١٦ – اذا رأى الربان أن يجنح السفينة عمدا على الساحل ليتجنب اصطدامها بصخور فى البحر أو ليتفادى غرقها نتيجة تعطل آلاتها مما يعرض الرسالة البحرية للخطر فإن الخسارة التى تترتب على الجنوح العمدى[2] فى سبيل السلامة العامة تعتبر خسارة مشتركة[3] ، ولكن يثور البحث فى تكييف هذه الخسارة وما اذا

وفى عام ١٩٧٤ أعيدت صياغتها على الوجه الآتى :

Rule 4-Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which had been previously carried away or are affectively lost by accident shall not be made good as general average.

(١) لاوندز وورودلف رقم ٦١١ و ١٦٢ ، لكلير ص ١١٠ ، هارل كورت – الملزمة ٧ رقم ٣١ وما بعده .

(٢) Voluntary stranding-Echouement volontaire

(٣) مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٣٩ و٥٤٣ على يونس – أصول القانون البحرى رقم ٥٨٥ ، على جمال الدين رقم ٧٣٥ ، على البارودى رقم ٣٦٠ ، سمير الشرقاوى – القانون البحرى رقم ٥٩٣ ، باين ص ١٢٤ .

←

كانت تعد خسارة مشتركة أم خاصة حين يقرر الربان تجنيح السفينة فى سبيل السلامة العامة فى حين أن الظروف التى تحيط بواقعة الجنوح يستدل منها على أن السفينة كانت ستجنح حتماً سواء اتجهت إرادة الربان الى تجنيحها أم لا ، ويستوى مع الجنوح إغراق السفينة عمدا فى مياه ضحلة لايقافها عن السير خشية غرقها كأن تكون مندفعة نحو صخور فى البحر ستحطم عليها لو اصطدمت بها ، أو لتفادى عدو يتبعها أو لإخماد نار شبت فى عنابرها ، حين يكون هذا الغرق محتما حتى لو لم تتجه إليه ارادة الربان .

١١٧ – ولما كان مناط اعتبار الخسارة المترتبة على الجنوح خسارة مشتركة هو اتجاه ارادة الربان الى التضحية عن طريق تجنيح السفينة ، فتوفر هذه الإرادة يكفى فى الفقه الفرنسى لاعتبار الخسارة المترتبة على الجنوح خسارة مشتركة ، دون بحث فى مدى تأثير الحادث الذى يعد قوة قاهرة ويهدد الرسالة البحرية على إرادة الربان ، وما إذا كانت هذه الإرادة المتمثلة فى قراره بالتضحية وليدة الحادث الذى تعرضت له الرسالة البحرية بحيث يهدر هذا الحادث إرادة الربان واختياره[١] ، ومن ثم تعد الخسارة المترتبة على الجنوح القهرى خسارة مشتركة حتى لو كان الجنوح حتميا طالما أن إرادة الربان اتجهت الى تجنيح السفينة ، ولكن القضاء الفرنسى لا يعتبر الخسارة المترتبة على الجنوح الاختيارى خسارة مشتركة طالما كان الجنوح حتميا لا يمكن تفاديه ، تأسيسا على أن التضحية لا تترتب عليها فى هذه الصورة نتيجة مفيدة[٢] .

وقد نصت المادة ٢٣٨ من القانون البحرى المصرى فى فقرتها الثالثة عشرة على أنه تعد خسارات مشتركة « المصاريف المنصرفة لتعويم السفينة المشحوطة (أى المجنحة) عمدا لمنع انعدامها بالكلية أو لمنع أخذ العدو لها وكذلك الخسارات التى تحصل ومحمولاتها معاً أو لاحدهما فى هذه الحالة » وهذه الفقرة تشير الى الجنوح العمدى ، أما الخسارة التى تترتب على جنوح يقع بقوة قاهرة فتعتبر خسارة خاصة ، سواء ألحقت المجهز أم الشاحن .

(١) ريبير ج ٣ رقم ٢٢٥٨ ، ليون كان ورينو ج ٦ رقم ٨٧٩ ، وانظر لاوندز ورودلف رقم ٦١ .

(٢) محكمة مرسيليا ٢٢ فبراير ١٩١٠ المجلة الدولية للقانون البحرى ٢٥–٦٥٨ ، محكمة كاليه ٣١ يوليو ١٩٣٤ ملحق دور ١٢–٤٢٢ ، وانظر فى اشتراط النتيجة المفيدة لتحقق الخسارة المشتركة ما سبق رقم ٦٠ وما بعده وعلى الخصوص رقم ٦٣ و ٦٤

١١٨ – أما فى الفقه الانجليزى فان مدى تأثير الحادث الذى تتعرض له السفينة على ارادة الربان قد أثار خلافا فى الرأى ، وتعرف هذه المسألة فى الفقه بنظرية التبادل alternative theory وينعكس هذا الخلاف على الجنوح الاختيارى، فقد جرت هيئة اللويدز على استبعاد الخسارة المترتبة على هذا الجنوح من نطاق الخسارات المشتركة[1] ، واتجه جانب من الفقه الى تعليل هذا الحكم بأن الحادث الذى تتعرض له السفينة ويستوجب الجنوح يهدر صفة الاختيار فى القرار الذى يتخذه الربان بتجنيح السفينة ومن ثم لا يتوفر شرط التضحية الاختيارية اللازم لتحقق الخسارة المشتركة ، فى حين ذهب البعض الى أنه لا يمكن إهدار اتجاه إرادة الربان الى تجنيح السفينة واتخاذ قرار بالتضحية فى سبيل السلامة العامة فى الظروف القاسية التى يمر بها حين تتعرض الرحلة البحرية لاحتمال الهلاك[2].

١١٩ – وقد تأثرت حلول جلاسجو عام ١٨٦٠ بشأن توحيد قواعد الخسارات المشتركة بما جرى عليه العمل فى انجلترا ، وعلى الأخص بقواعد اللويدز ، فاستبعدت من نطاق الخسارات المشتركة كقاعدة عامة كل الخسارات والأضرار التى تنشأ عن جنوح السفينة أثناء سيرها ، دون تفرقة بين الجنوح الاختيارى والجنوح الذى ينشأ عن حادث بحرى ، وفى قواعد يورك عام ١٨٦٤ نص على أن الأضرار التى تلحق السفينة أو الشحنة أو الأجرة والتى تترتب على الجنوح القهرى لا يعوّض عنها من تلحقه باعتبارها خسارات مشتركة ، وعلى نفس المنوال سارت قواعد يورك وانفرس عام ١٨٧٧ ولكن مؤتمر ليفربول عام ١٨٩٠ انتهى إلى وضع قاعدة ضمن قواعد الخسارات المشتركة تقضى بأن الأضرار التى تترتب على الجنوح القهرى فى سبيل السلامة العامة تعد خسارة مشتركة ، ثم وضع حكما للحالة التى تتجه فيه إرادة الربان الى تجنيح السفينة فى سبيل السلامة العامة ولكن الجنوح يكون حتميا حتى لو لم يقم الربان بتجنيح السفينة باختياره ، فنص

---

(١) وقد صاغ اتحاد مصفى الخسارات البحرية عام ١٨٧٦ إحدى قواعده على الوجه الآتى : –

"The custom of Lloyd's excludes from general average all damage to ship or cargo resulting from a voluntary stranding.

(٢) مشار اليه فى هارل كورت – ملزمة ٤ ص ١١ رقم ٥٣ وما بعده . وانظر لاوندز وروودلف رقم ٢١٢ وما بعده .

على أن الخسارة التى تنشأ عن الجنوح لا تعد خسارة مشتركة ، ونصت قواعد عام ١٩٨٠ على هذا الحكم فى القاعدة رقم ٥ وقد تضمنت القاعدة رقم ٥ من قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٢٤ نفس الحكم ، ونصت قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ على حكم الخسارة المترتبة على الجنوح فى المادة رقم ٥[١] ، وقد تضمنت فى شطرها الثانى القاعدة العامة التى تقضى بأنه فى حالة الجنوح العمدى الذى يقع فى سبيل السلامة العامة تعتبر الخسارات والأضرار الناشئة عن الجنوح خسارات مشتركة ، أما الشق الأول من القاعدة فينص على أنه اذا وقع جنوح أختيارى وتبين من الظروف المحيطة به أن السفينة كانت ستندفع حتما نحو الشاطئ أو الصخور حتى لو لم يقع الجنوح العمدى فان الخسارات والأضرار التى تلحق السفينة أو الشحنة أو أيا منهما نتيجة الجنوح الاختياري لا تعتبر خسارة مشتركة ، ولكن الخسارات والأضرار التى تترتب على تعويم السفينة تعتبر خسارة مشتركة.

١٢٠ - واعتبار الخسارات والأضرار التى تقع نتيجة تعويم السفينة بعد تجنيحها عمدا خسارات مشتركة يعد تطبيقا صريحا للقاعدة التى تقضى بأن الخسارة تعتبر خسارة مشتركة ولو نشأ الحادث الذى استوجب التضحية عن حادث آخر رتب خسارة مشتركة[٢] ، ذلك أن القاعدة رقم ٥ من قواعد يورك وانفرس مقتضاها أن الخسارة التى تترتب على الجنوح العمدى حين يكون الجنوح حتميا تعتبر خسارة خاصة ، ومع ذلك فهى تقضى بأن الخسارات والأضرار التى تنشأ عن تعويم السفينة تعتبر خسارات مشتركة ، مثال ذلك نفقات تعويمها ، ذلك أن التعويم بعد الجنوح هو عمل يقع فى سبيل السلامة العامة ومم ثم يعتبر خسارة مشتركة .

---

(١) Rule 5-When a ship is intentionally run on shore, and the circumstances are such that if that course were not adopted she would inevitably drive on shore or on rocks, no loss or damage caused to the ship, cargo and freight or any of them by such intentional running on shore shall be made good as general average, but loss or damage incurred in refloating such a ship shall be allowed as general average.

In all other cases where a ship is intentionally run on shore for the common safety, the consequent loss or damage shall be allowed as general average.

(٢) راجع ما سبق رقم ١٠٤ وما بعده

١٢١ – وفى رأينا أن الشق الثانى من القاعدة رقم ٥ من قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ يتضمن القاعدة العامة التى تتفق مع أحكام الخسارات المشتركة وشروط تحققها ، وهى تقضى بأن الخسارات المترتبة على الجنوح الاختياري تعد خسارة مشتركة ، أما الشق الأول من القاعدة رقم ٥ فقد تضمن استثناء على القاعدة العامة اذ استبعد من نطاق الخسارة المشتركة الخسارات التى تنشأ عن الجنوح الاختيارى حين يكون الجنوح حتميا ، ولذلك نرى أن تصاغ القاعدة رقم ٥ على هذا الأساس بحيث يتقدم الحكم العام الوارد فى الفقرة الثانية على الاستثناء الذى أوردته الفقرة الأولى .

ويبدو أن استبعاد الخسارة المترتبة على الجنوح العمدى من نطاق الخسارات المشتركة اذا كان الجنوح أمرا محتما مرده أنه من اليسير على الربان فى الحالة التى يكون فيها الجنوح حتميا نتيجة حادث قهرى ان يدّعى اتجاه نيته الى تجنيح السفينة فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية حتى توصف الخسارات التى تترتب على الجنوح بأنها خسارة مشتركة مع أنها فى حقيقة الأمر خسارة خاصة تقع على عاتق من تلحقه ، وادعاؤه أن الجنوح كان عمديا يستهدف به أن يشارك الشاحنون فى الخسارة التى تصيب المجهز نتيجة التلف الذى يلحق السفينة من جراء الجنوح ، وهو أمر يصعب على الشاحنين نفيه ، لأن فيصل التفرقة يتصل بالبحث وراء اتجاه نية الربان الى التجنيح باعتباره إجراء يقوم به فى سبيل السلامة العامة ، ويقع عبء إثبات عكس هذه النية على الشاحنين طالما أن الربان قدم دليلا على أنه اتخذ قرار التضحية فى سبيل السلامة العامة .

١٢٢ – وتفسير العبارات والاصطلاحات التى تضمنتها القاعدة رقم ٥ من قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ يتم على أساس القواعد السابقة عليها[1] . وقد أثار تطبيق حكمها الوارد فى القواعد السابقة على قواعد عام ١٩٥٠ صعوبة فى التفسير ، من ذلك أن المقصود بتجنيح السفينة عمدا هو توجيهها نحو شاطئ

(١) مثال ذلك اصطلاح السلامة العامة the common safety والخسارات والأضرار التى تترتب مباشرة على الجنوح the consequent loss فيرجع فى تحديد مضمونها الى القواعد السابقة خاصة القاعدة A التى تتضمن شروط تحقق الخسارة المشتركة والقاعدة C الخاصة بعلاقة السببية بين الخسارة وفعل التضحية.

لتستقر عليه ، وليس من الضرورى أن تستقر السفينة على نفس البقعة التى اتجهت إرادة الربان الى استقرار السفينة عليها ، وهذا ما عبر عنه القاضى روش بقوله إنه طالما أن النية اتجهت إلى تجنيح السفينة فان الموضع الذى يستقر فيه لا يمكن توقعه ولا يغير من الأمر أن تستقر السفينة فى غير المكان الذى قدر الربان توقفها فيه [1]

ولما كان الجنوح بحسب تعريفنا له على ضوء مدلوله القانونى فى الفقه والقضاء [2] هو احتكاك قاع السفينة أو جوانبها بالشاطئ أو بأى جسم متصل بقاع البحر وارتكازها عليه بحيث يؤدى ذلك الى توقفها عن مواصلة سيرها فترة من الزمن تعتبر انقطاعا لرحلتها ، فان السفينة اذا دُفعت عمدا نحو منشآت مقامة على الشاطئ ولكنها ظلت طافية على سطح الماء فان الخسارة التى تلحق بها لا ينطبق عليها وصف الخسارة المترتبة على الجنوح الاختيارى ومن ثم لا تنطبق القاعدة رقم ٥ من قواعد يورك وأنفرس وانما يسرى عليها حكم القاعدة A التى تضمنت القاعدة العامة فى تحقق الخسارات المشتركة [3] .

١٢٣ – وقد خرجت صياغة قواعد عام ١٩٧٤ عن المبدأ المستقر إذ قضت بأن الخسارة التي تترتب على تجنيح السفينة تعد خسارة مشتركة ، سواء أكان الجنوح محتما أم لا [4] ، أي حتى لو كان الجنوح سيقع لا محالة ، ونرى أن هذا

---

(١) Anglo-Grecian Steam Trading Co., Ltd. v. Beynon and Co. (1926) 24 Ll.L.R.122

(٢) رسالتنا الاعفاءات والمسموحات فى التأمين البحرى – القاهرة ١٩٦٦ ص ٣٤٠ رقم ٣٩٥

(٣) The Seapool (1934) Ll.L.R.341, 18Asp. M.C.477

وقد أوضح القاضى لانجتون فى أسباب قضائه أنه من الضرورى لتحقق الجنوح أن يستقر قاع السفينة على الشاطئ ، الأمر الذى لم يتوفر فى الدعوى المعروضة عليه . وانظر فى القاعدة رقم ٥ من قواعد يورك وأنفرس مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٣٩ ، على جمال الدين رقم ٧٣٥ ، على البارودى رقم ٢٦٠ ، سمير الشرقاوى – القانون البحرى رقم ٥٩٢ ، لاوندز وردولف رقم ٦١٥ وما بعده، ريبير ج ٣ رقم ٢٢٥٨ ، لكلير ص ١١٠ و١١١ ، هارل كورت الملزمة ٤ رقم ٥٣ وما بعده والملزمة ٧ رقم ٣٦ وما بعده .

(٤) Rule 5- Vol[illegible]tary Strainding:

When a [illegible]hip is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have beenb driven on shore, the consequenect loss or damage shall be allowed as general average.

التعديل الجذري فى حكم القاعدة رقم ٥ يتعارض مع القواعد العامة فى تحقق الخسارة المشتركة ، التى تقضى بأن تتجه نية الربان الى التضحية فى سبيل السلامة العامة ، اذ وفقا للصياغة الجديدة تعد الخسارة مشتركة حتى لو كان جنوح السفينة محتما ولا أثر لإرادة الربان فى حدوثه ، وإن كان التعديل يبرره أنه لصالح المشاركين فى الرسالة البحرية ، ويتفادى صعوبة البحث فيما اذا كان الربان قد اتجه بارادته الى تجنيح السفينة أم أن الجنوح كان حتميا .

الباب الثاني

صور الخسارات البحرية المشتركة

١٢٤ – نخصص الفصل الأول من هذا الباب للخسارات المشتركة المادية ، التى تتحقق عند التضحية بالبضائع أو جانب منها أو باجزاء من السفينة ومهماتها ، ونبحث فى الفصل الثانى الخسارات المصروفات ، وهى خسارة فى سبيل السلامة العامة تتحقق فى صورة نفقات expenditure فنعرض ابتداء للاحكام العامة للخسارات المصروفات ، ثم نتناول الخسارات المصروفات بطبيعتها ، و الخسارات المصروفات بحكم سبب انفاقها ، ونختم هذا الباب ببحث المصروفات البديلة substituted expenses وهى نفقات ليست فى الأصل خسارات مشتركة لكنها تُنفق بدلا من خسارة لو تحققت لاعتبرت من الخسارات المشتركة المصروفات .

تمهيد وتقسيم :

١٢٥ - تتخذ الخسارات البحرية المشتركة اذا توافرت شروط تحققها كما أوضحناها في الباب الأول صورا مختلفة ، والمثال الفذ لهذه الخسارات هي الصورة التي أوردها قانون رودس والخاصة بإلقاء جزء من شحنة السفينة في البحر Jettison في سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية ، وظلت لهذه الصورة أهميتها في المراحل الأولى للتجارة البحرية قبل أن تتطور صناعة السفن ويزدهر النقل البحري على ما هو عليه الآن ، كما أن التضحية بالبضائع أثارت أمام القضاء أول صور المنازعات حول الخسارات البحرية المشتركة ومن ثم تميز هذا النوع من الخسارات بكثرة الأحكام والسوابق القضائية التي صدرت في شأنه ، ويرجع اليسر في تكييف هذه الخسارات الى أن كل تضحية بإلقاء بضائع في البحر في سبيل السلامة العامة للرحلة البحرية تعتبر تضحية استثنائية extraordinary sacrifice[1] ومن ثم يتحقق أهم شرط من شروط تحقق الخسارة المشتركة ، بينما في صورة التضحية بجزء من السفينة أو بعض مهماتها في سبيل السلامة العامة كثيرا ما يثور البحث فيما اذا كان الربان قد قام بهذا التصرف باعتباره تضحية استثنائية في سبيل إنقاذ الرحلة البحرية ، أم أنه مجرد إجراء يتعين القيام به تنفيذا لالتزام المجهز بالنقل مقابل حصوله على الأجرة ، أي هل تعتبر الخسارة من الخسارات البحرية المشتركة أم أنها تضحية عادية[2] تقع على عاتق المجهز باعتبارها خسارة خاصة لا يسهم فيها باقي أصحاب المصالح المشاركة في الرسالة البحرية.

١٢٦ - وقد جرى الشراح على التفرقة بين أنواع الخسارات البحرية بتقسيمها إلى أضرار مادية قد تلحق البضائع وقد تلحق السفينة[3] ، وخسارات نقدية هي المصروفات الاستثنائية التي تنفق في سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية ، وتسمى بالخسارات المصروفات أو المصروفات غير العادية[4].

---

(١) راجع ما تقدم رقم ٧

(٢) ordinary sacrifice

(٣) ويعبر عنها بالخسارات العينية avaries-dommages مصطفى كمال طه - الموجز رقم ٥٣٣

(٤) علي يونس - أصول القانون البحري رقم ٥٧٧ ، سمير الشرقاوي - القانون البحري رقم ٥٨٢ ويعبر عن هذه الخسارة في القانون الفرنسي باصطلاح avaries-frais

١٢٧ - والخسارات المصروفات هى أكثر صور الخسارات المشتركة تحققا فى الوقت الحاضر إذ يندر الآن أن تم التضحية بالبضائع أو بجزء من السفينة لتخفيف حمولتها بقصد إنقاذ الرسالة البحرية ، خاصة وأن السفن الآن مجهزة بوسائل الاتصال اللاسلكى التى تمكنها من طلب النجدة عند تعرضها للخطر ، كما أن وضع البضائع فى سفن النقل الكبيرة داخل عنابر ضخمة يجعل من إخراج البضائع لالقائها فى البحر أمراً صعبا ، وتتخذ الخسارات المشتركة حاليا صورة مبالغ ينفقها الربان فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية ، كمصروفات التجاء الى ميناء لتنجو السفينة اذا تعرضت لعاصفة تهددها[١] ، ومصروفات القطر البحرى ، وهذه المصروفات لا تعتبر خسارة مشتركة الا اذا كانت نفقات استثنائية[٢] تنفق فى ظروف غير عادية ، أو تكون مصروفات عادية ولكنها تنفق فى ظروف إستثنائية ، وهذا ما يثير صعوبة هذه الصورة من صور الخسارات المشتركة ، ذلك أن الرحلة البحرية تتطلب إنفاق مصروفات متنوعة ، والأصل أن هذه المصروفات تقع على عاتق المجهز لأنه ملتزم بإتمام الرحلة البحرية مقابل حصوله على أجرة النقل ، ومن ثم فان مطالبته أصحاب المصالح الأخرى المشاركة فى الرسالة البحرية بالمساهمة فى هذه المصروفات يستوجب تدقيق النظر فيها لتحديد تكييفها القانونى الصحيح وما إذا كانت مصروفات عادية يتحملها المجهز وحده أم أنها مصروفات استثنائية أو تم إنفاقها فى ظروف استثنائية بحيث يسهم معه فيها من أفادوا من إنفاقها .

١٢٨ - ويقسم بعض الفقهاء الخسارات البحرية المشتركة الى قسمين هما الخسارة التى تقع فى صورة تضحية والمصروفات الاستثنائية[٣] ، ولهذا التقسيم وجاهته

---

(١) expenses at port of refuge

(٢) extraordinary expenditure

(٣) هذا التقسيم مستوحى من القاعدة التى تضمنها أمر البحرية الذى صدر فى عهد لويس الرابع عشر عام ١٦٨١ بشأن الخسارة البحرية المشتركة ، وهى مستمدة من قاعدة الخسارة المشتركة كما وردت فى قانون رودس ، وقد أخذ بهذا التقسيم القاضى الانجليزى لورنس فى قضية Birkley v. Presgrave (1801) ويقر هذا التقسيم جانب من الفقه الانجليزى ، ديوكورث ص ١٩١ ، بارتل ص ١٧٤

من حيث اعتبار كل مبلغ ينفقه المجهز في ظروف استثنائية خسارة مشتركة ، ومرد ذلك الرجوع إلى شروط عقد النقل البحرى ، فكل مبلغ يلتزم به المجهز طبقا لهذه الشروط خاصة الاستثنائية منها لا يعتبر خسارة مشتركة طالما أن المجهز أنفقه وهو بسبيل تنفيذ التزاماته المترتبة على عقد النقل ، أما المبالغ التى ينفقها فى ظروف استثنائية خارج نطاق التزامه باعتباره ناقلا ، ومن أجل سلامة الرسالة البحرية ، فتعتبر خسارة مشتركة . وإذا تعدينا هذا المفهوم فإن تقسيم الخسارات المشتركة الى تضحيات ومصروفات استثنائية أمر يستوقف النظر ، ذلك أن التضحية فى حد ذاتها ، سواء أكانت ببعض البضائع أم بجزء من السفينة ، يمكن أن تقوَّم بمبلغ من النقود ، بل يجب عند تسوية الخسارة المشتركة أن تقدر الخسارة المادية حتى يمكن توزيعها على من أفادوا من التضحية ، فالتضحية بجزء من السفينة تعادل المبلغ الذى يدفعه مالكها فى شراء جزء آخر يحل محله ، يضاف الى ذلك أن المصروفات الاستثنائية فى أجلى صورها ، كنفقات التجاء السفينة لميناء لتفادى عاصفة تهدد الرحلة البحرية ، لا تؤدى فى حد ذاتها الى نجاة الرحلة ، وإنما الذى يؤدى الى هذه النتيجة هو قرار الربان بالالتجاء فى سبيل السلامة العامة باعتباره اجراء استثنائيا extraordinary measure وهذا القرار الذى يتخذه الربان فى ظرف استثنائى يؤدى بطبيعته الى دفع نفقات الالتجاء ومن ثم تُعتبر هذه النفقات خسارة مشتركة لأن الاجراء الذى استوجبها تم فى ظرف استثنائى لا يقع فى مجرى السير العادى للرحلة البحرية ، وعلى ذلك ذهب رأى فى الفقه الانجليزى إلى أن الخسارة المشتركة قد تكون نتيجة التضحية بجانب من الشحنة وما قد يترتب على ذلك من فقد أجرة الشحن ، أو بالتضحية بجزء من السفينة ، وقد تتمثل الخسارة المشتركة فى اتخاذ إجراء استثنائى لا يكون الربان ملتزما باتخاذه بحسب السير العادى للأمور ويؤدى هذا الاجراء الى تحمل مصروفات استثنائية[1] .

١٢٩ – ولكن هذا النظر يعيبه فى رأينا أن تحقق الخسارة المشتركة فى صورة مصروفات استثنائية نتيجة قرار يتخذه الربان فى ظروف غير عادية ليس بأمر

(١) لاوندز ورودلف رقم ٢٤٢ ، ويقسم الفقه الفرنسى الخسارة المشتركة بحسب الصورة التى تم فيها التضحية الى خسارات مادية وخسارات نقدية أو خسارات مصروفات ، ريبير ج ٣ رقم ٢٢٨٠ وما بعده شوفو رقم ٥١٦ ، فاهل رقم ٥٣٩ وما بعده ، هارل كورت – الملزمة ٤ رقم ٢٥ .

قاصر على صورة الخسارات المصروفات ، فالخسارة التى تترتب على تضحية بجزء من الشحنة أو السفينة لا تعتبر خسارة مشتركة إلا اذا وقعت فى ظروف استثنائية عند تعرض الرسالة البحرية لحادث بحرى[1] ، وعلى ذلك فالأصح فى نظرنا أن الخسارة المشتركة تتنوع بحسب الصورة التى تتخذها التضحية ، فقد تكون التضحية بجانب من الشحنة أو بجزء من السفينة أو مهماتها ، أو بانفاق مبلغ ، ولا أهمية بعد ذلك لنوع الخسارة الا عند القيام بتسوية الخسارة المشتركة فحينئذ تقدر الخسارة بمبلغ معين حتى لو كانت فى صورة تضحية بالبضائع أو بجزء من السفينة ، ويتم توزيع تلك الخسارة بحيث يسهم فيها من يفيدون من التضحية .

وهذا الاتجاه هو الذى سارت فيه قواعد يورك وأنفرس إذ أوضحت القاعدة A أن الخسارة المشتركة لا تتحقق إلا اذا تمت تضحية استثنائية ، أو أُنفقت مصروفات استثنائية فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية[2] .

١٣٠ – وفى عرض صور الخسارات البحرية المشتركة نخصص الفصل الأول للخسارات المادية التى تترتب على التضحية بشحنة السفينة أو جانب منها ، والتضحية بجزء من السفينة أو من معداتها ، ونركز فى هذا المجال على المبادئ التى أقرها القضاء ، خاصة الانجلوسكسونى ، إذ فيه استقرت أحكام هذه الصورة من صور الخسارات المشتركة ، ونوجه اهتماماً الى قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ وعام ١٩٧٤ بشأن هذه الخسارات ، ذلك أن الخسارات المشتركة المادية تضاءل شأنها فى الوقت الحاضر . وفى الفصل الثانى نبحث الخسارات المشتركة التى تتخذ صورة المصروفات expenditure ونخصها بالقدر الأكبر من الاهتمام لأنها الصورة الغالبة للخسارات المشتركة حالياً ، كما أنها قد تختلط بالنفقات التى يلتزم بها المجهز بمقتضى عقد النقل ، هذا بالاضافة الى أن الخسارات المصروفات قد تتخذ صورة المصروفات البديلة[3] ، وهى نفقات ليست فى الأصل من الخسارات المصروفات التى تعتبر خسارة مشتركة ، ولكنها تنفق بدلاً من خسارة لو وقعت لاعتُبرت من الخسارات المصروفات ، وتحديد هذه المصروفات البديلة يتطلب عناية خاصة .

---

(١) راجع ما سبق رقم ٢٤ وما بعده .

(٢) extraordinary sacrifice or expenditure

(٣) substituted expenses

الفصل الأول

الخسارات المشتركة المادية

١٣١ - نعرض فى المبحث الأول من هذا الفصل للخسارات المشتركة التى تتحقق عند التضحية بالبضائع أو بجزء منها ، ونخصص المبحث الثانى للتضحية بأجزاء من السفينة أو مهماتها .

المبحث الأول

الخسارة المترتبة على التضحية بالبضائع

١٣٢ -كانت التضحية بالبضائع عن طريق القائها فى البحر jettison لتخفيف حمولتها هى الصورة الوحيدة للخسارة المشتركة التى عرض لها قانون رودس وبذلك وضع أساس نظام الخسارات المشتركة إذ قضى بأن ما يضحى به من أجل الجماعة المشاركة فى الرحلة يتعين أن تسهم فيه هذه الجماعة ، وكقاعدة عامة تعتبر التضحية بالبضائع فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية تضحية استثنائية بطبيعتها[1] ، بينما قد تعد التضحية بأجزاء من السفينة وكذلك الخسارات المصروفات تضحية عادية تقع على عاتق المجهز وحده كالتزام عليه فى سبيل إتمام الرحلة البحرية مقابل حقه فى الحصول على أجرة النقل ، ولا تتوفر للخسارة المترتبة على هذه التضحية صفة الخسارة المشتركة الا اذا كانت تضحية استثنائية من أجل السلامة العامة للرحلة البحرية .

وسنعرض فى فرع مستقل لأهم صور التضحية بالبضائع وهى التضحية بالقاء البضائع فى البحر ، والتضحية التى تتمثل فى خسارة تنشأ عن اخماد الحريق ، وعن استخدام البضائع وقودا للسفينة ، وعن انخفاض قيمة البضائع ، وعن بيع أو رهن البضاعة ، وعن تفريغ البضائع .

---

(١) by its nature

الفرع الأول – إلقاء البضائع

١٣٣ – لقد عبر لورد ستويل عن تبرير سلطة الربان فى إلقاء البضائع فى البحر حين توفر حالة الخطر الحال الذى يهدد الرسالة البحرية بأن الربان لا يستمد حقه من التضحية بالبضائع من الظرف الاستثنائى الذى يستوجب اتخاذ قرار سريع ينقذ به الرسالة ، ولا من مركزه كربان معين من قبل مالك السفينة ، وانما يستمد هذا الحق من النظام العام[1] ، ولا يتوفر هذا الحق للربان الا فى حالة الخطر الجسيم الذى تهون أمامه كل القواعد القانونية العادية ، وليس من قيد يرد على حقه سوى قيام حالة الضرورة التى تستوجب التضحية .

١٣٤ – وأول قضية بشأن التضحية بالبضائع عن طريق القائها فى البحر عُرضت على القضاء الانجليزى عام ١٢٨٥ بعد صدور قواعد أوليرون بحوالى عشرين عاماً[2] وتقرر فيها مبدأ المساهمة فى الخسارة التى تقع فى سبيل السلامة العامة عن طريق إلقاء بضائع فى البحر . والقضية التالية حكم فيها عام ١٦٠٩ بأن الخسارة المترتبة على التضحية بالبضائع فى سبيل إنقاذ أرواح من كانوا على السفينة لا تعتبر خسارة مشتركة وانما تقع على عاتق أصحاب البضائع التى تمت التضحية بها[3] ، وإذا صاحب ذلك خطأ من المجهز بتحميله السفينة فوق طاقتها فإنه يسأل عن تعويض الخسارة التى تلحق أصحاب البضائع ، ثم تقررت أول سابقة قضائية تضمنت تطبيق مبدأ المساهمة فى الخسارات المشتركة عام ١٨٠١[4] .

١٣٥ – ولا يثير إلقاء البضائع المشحونة فى عنابر السفينة صعوبة اذا توافرت شروط تحقق الخسارة المشتركة ، ولكن البضائع التى تشحن على سطح السفينة

---

(١) "... not by the immediate act and appointment of the owner, but by the general policy of the law; ..."

قضية The Gratitudine (1801) 3Ch. Rob. 240, 257 مشار اليها فى لاوندز وورودلف رقم ٤١

(٢) نظرت هذه القضية محكمة The Court of King's Bench وقد استدل على القضية Mr.F.E. Vaughan نتيجة أبحاثه ، وكان عضوا فى اتحاد مصفى الخسارات البحرية . أنظر لاوندز وورودلف رقم ١٧

(٣) Mouse's Case (1609) مشار اليها فى لاوندز رودلف ، المرجع السابق رقم ١٠٢

(٤) Birkley v. Presgrave (1801) انظر ما سبق رقم ١٠

وتلقى فى سبيل السلامة العامة[1] أثارت بحث ما اذا كانت الخسارة التى تترتب على التضحية بها تعد خسارة مشتركة . ومرد هذا البحث أن سطح السفينة يعتبر بصفة عامة مكانا غير صالح لشحن البضائع ، وقد استقر العرف البحرى على أن وجود البضائع على سطح السفينة يشكل عقبة فى وجه الملاحة المأمونة ، الأمر الذى يبيح التخلص من هذه البضائع ومن ثم لا يعتبر القاؤها تضحية بها فى سبيل السلامة العامة للرحلة البحرية[2] ، خاصة وأن القوانين البحرية تحرم كقاعدة عامة شحن البضائع على سطح السفينة . وتقضى القواعد الخاصة بتنظيم الخسارات البحرية بأن البضائع المشحونة على سطح السفينة تدخل فى المجموعة المدينة فى حين أن الخسارة المترتبة على التضحية بها بالقائها فى البحر وما قد يلحقها من تلف نتيجة الإلقاء لا تدخل فى نطاق المجموعة الدائنة عند تسوية الخسارة[3] .

١٣٦ – وقد تضمنت نظم مرسيليا البحرية القديمة حكم استبعاد الخسارة المترتبة على إلقاء البضائع المشحونة على سطح السفينة من نطاق الخسارات المشتركة ونقلها عنها أمر البحرية الذى صدر عام ١٦٨١ فى فرنسا ، وقد استقر حكمه فى المادة ٤٢١ من المجموعة التجارية الفرنسية[4] . ولم تساير بعض التشريعات هذا الاتجاه على إطلاقه ، فطبقا لتشريعات دول بحر الشمال تعتبر الخسارة المترتبة على إلقاء البضائع المشحونة على سطح السفينة خسارة مشتركة اذا تم الالقاء بقصد تخفيف حمولة السفينة اذا لامست قاع البحر ، ويقضى كل من القانون الايطالى والبرتغالى والرومانى بأنه فى حالة إلقاء بضائع مشحونة على السطح بموافقة مستأجر السفينة أو مجموع المستأجرين فان السفينة والأجرة والبضائع الأخرى المشحونة على السطح بموافقة مالكيها تسهم مساهمة خاصة[5] فى الخسارة التى تترتب على التضحية ، دون مساس بالمساهمة العامة فى الخسارات المشتركة التى تتصل

---

(١) Jettison of deckload

(٢) Strange v. Scott (1889) 14App. Cas., 601-609 وأنظر لورد شورلى وجايلز ص ٢٠١

(٣) المادة ٢٥٦ بحرى مصرى وتقابلها المادة ٤٢١ من المجموعة التجارية الفرنسية

(٤) لا يسرى هذا الحكم على الملاحة الساحلية الصغرى

(٥) Contribution spéciale

بالمخاطرة البحرية . ويحرم القانون الهولندى شحن البضائع على سطح السفينة دون موافقة مالك البضائع ولكنه يعتبر الخسارة المترتبة على التضحية بالبضائع التى تشحن على السطح دون موافقة الشاحن خسارة مشتركة ، وللشاحن حق الرجوع على السفينة بتعويض ما يلحقه من ضرر[1] .

١٣٦ – وفى انجلترا استقر العمل على استبعاد الخسارة المترتبة على إلقاء البضائع المشحونة على سطح السفينة من نطاق الخسارات المشتركة عند تسوية هذه الخسارات ، واذا شحنت البضاعه على سطح السفينة بغير موافقة الشاحن فان الخسارة المترتبة على التضحية بها تقع على عاتق مالك السفينة ، واذا شحنت البضاعة على السطح بموافقة الشاحن فانه يتحمل الخسارة المترتبة على التضحية بها بالقائها من السفينة ، ويتفق حكم القانون الانجليزى مع حكم القانون الفرنسى فى عدم اعتبار الخسارة التى تنجم عن القاء البضائع المشحونة على سطح السفينة خسارة مشتركة ، حتى لو استقر العرف على شحن أنواع معينة من البضائع على سطح السفن ، كالأخشاب والحيوانات ، وفى هذه الصورة يبدو شذوذ حكم القانون وعدم مسايرته لما يجرى عليه العمل فى نطاق الاستغلال البحرى[2] ، ولذلك بدأ القضاء الانجليزى يحيد عن هذه القاعدة رغم استقرارها فى العمل ، ففى عام ١٨٣٧ قضى بان الخسارة المترتبة على إلقاء كمية من الأخشاب كانت مشحونة على سطح السفينة وفقا لما جرى به العرف تعتبر خسارة مشتركة[3] . ولم يرتض خبراء تسوية الخسارات البحرية وهيئة اللويدز هذا القضاء ، وسرعان ما استقر العمل بين مصفى الخسارات البحرية والمجهزين والمؤمنين على أن إلقاء البضائع المشحونة على السطح يخرج عن نطاق الخسارات المشتركة حتى لو كان العرف يبيح شحن البضائع على سطح السفن ، ولتبرير هذه القاعدة قيل إن إلقاء

---

(١) هارل كورت – الملزمة ٧ رقم ٥

(٢) وهذا ما حدا بالفقيه Valin فى تعليقه على المادة ١٣ من أمر البحرية الذى صدر عام ١٦٨١ فى فرنسا للقول بان القاعدة التى تضمنتها هذه المادة لا تنطبق على الزوارق والسفن الصغيرة فى الملاحة بين الموانئ اذا استقر العرف فيها على شحن البضائع على سطح السفن ، مشار اليه فى لاوندز وردلف رقم ١٠٧

(٣) Gould v. Oliver (1837) 4Bing. N.C.134 and Milward v. Hibbert (1842) 3Q.B.120

هذه البضائع من السفينة يفتح المجال لمساهمة عامة[1] ، فكل من يقبل شحن بضائعه على سطح السفينة عليه أن يسهم فى الخسارة المترتبة على التضحية بالبضائع المشحونة على السطح عن طريق إلقائها من السفينة لا باعتبارها خسارة مشتركة ، ولكن كما لو كانت خسارة مشتركة[2] ، ولم يدم العمل طويلا بهذا الحل القانونى الذى بنى على حيلة قانونية غير سائغة ، فقد صدرت أحكام عن القضاء الانجليزى أرست حكم القانون كسوابق قضائية استقرت على أن الخسارة المترتبة على إلقاء البضائع المشحونة على سطح السفينة لا تعتبر خسارة مشتركة استثناء من القاعدة العامة ، واذا أنقذت هذه البضائع فانها تسهم فى الخسارة المشتركة لأن سطح السفينة مكان غير صالح لشحن البضائع عادة ، ومع ذلك اذا كان سطح السفينة موضعاً ملائماً لشحن البضائع كما هو الشأن فى الملاحة الساحلية[3] وبعض أنواع البضائع واستقر العرف على شحنها على سطح السفينة فان هذا الاستثناء لا محل له ، أى أن التضحية بهذه البضائع فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية ينطبق عليها حكم الخسارة المشتركة حتى لو تضمن سند الشحن أو مشارطة استئجار السفينة شرطا يقضى بأن الخسارة التى تلحق البضائع المشحونة على السطح تقع على عاتق الشاحن[4] .

١٣٧ – وقد استبعدت القاعدة رقم ١ من قواعد يورك وأنفرس عام ١٨٧٧ ثم عام ١٨٩٠ الخسارة المترتبة على إلقاء البضائع المشحونة على السطح من دائرة الخسارات المشتركة[5] مسايرة فى ذلك حكم القانون الفرنسى وما كان قد استقر عليه العمل فى انجلترا قبل عام ١٨٣٧ ، وقد أدى استخدام السفن البخارية إلى كثرة استغلال أسطح السفن فى وضع البضائع عليها ومن ثم أصبحت القاعدة رقم ١ من قواعد يورك وأنفرس غير ملائمة لما جرى عليه العمل ، ولذلك لجأ

---

(١) general contribution

(٢) as if it were general average.

(٣) Wright v. Marwood (1881) 7Q.B.62

(٤) at the merchant's risk قضية
Burton v . English (1883) 10Q.B.426

(٥) No Jettison of deckcargo shall be made good as general average

الشاحنون والناقلون الى الإحالة فى عقود النقل البحرى الى قواعد يورك وأنفرس لتنظيم الخسارة المشتركة مع استبعاد القاعدة رقم ١ منها خاصة فى عقود نقل الأخشاب ، مما حدا لجنة تعديل قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٢٤ الى إضافة عبارة الى القاعدة رقم ١ سالفة الذكر تقضى بعدم انطباق حكمها اذا كانت البضاعة قد شحنت على سطح السفينة وفقا لعادة مستقرة فى التجارة البحرية[١] وقد أقر واضعو قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ ثم عام ١٩٧٤ نفس الصياغة :

Rule 1- No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

ومقتضى القاعدة عدم اعتبار الخسارة المترتبة على إلقاء البضائع خسارة مشتركة الا اذا كانت قد شحنت طبقا لعادة مقررة فى التجارة . ويلاحظ أن القاعدة لم تتضمن اشارة صريحة للبضائع التى تشحن على سطح السفينة ، ولكن من الواضح أن من صاغوا القاعدة قصدوا بحكمها على وجه الخصوص البضائع التى تشحن على سطح السفينة[٢] ومن ثم تعتبر الخسارة المترتبة على الإلقاء خسارة مشتركة طالما أن البضائع الملقاة كانت منقولة وفقا للعادات التجارية المعروفة ، وهى تعتبر كذلك اذا شحنت بمقتضى سند شحن وأثبتت فى قائمة البضاعة المشحونة على السفينة le manifest وكان شحنها على السطح له ما يبرره من القانون أو العرف[٣]

١٣٨ - والمقصود بالبضائع فى حكم القاعدة رقم ١ سالفة الذكر المنقولات التى تكون فى حيازة الناقل بمقتضى عقد نقل بحرى ، فتشمل البريد[٤] والسيارات التى يصطحبها المسافرون على السفينة ، وكذلك أمتعتهم بشرط ألا تكون فى حيازتهم لاستعمالهم الشخصى ، اذ تقضى القاعدة رقم ١٧ من قواعد يورك وانفرس

(١) هارل كورت - الملزمة ٧ رقم ٢ و ٣ .

(٢) هارل كورت - الملزمة ٧ رقم ٩ وما بعده .

(٣) لكلير ، الخسارات المشتركة والخاصة ص ١٠٩ ، لاوندز ورودلف رقم ٥٩٠ وما بعده .

(٤) ويلاحظ أن البريد لا يسهم فى الخسارات المشتركة وقد جرى العمل على أنه لا يدخل ضمن المصالح التى تتكون منها المجموعة المدينة عند تسوية الخسارة المشتركة ، لاوندز ورودلف رقم ٥٩٣ هامش ٩٧ ورقم ٧٨٥ ، ولو أنه يدخل فى المجموعة الدائنة أحيانا ، نفس المرجع رقم ٥٩٢ .

بأن أمتعة الركاب ومهماتهم الشخصية التي لا تكون قد شحنت بمقتضى سند شحن لا تسهم في الخسارة المشتركة [1].

١٣٩ – ويلاحظ أن القاعدة رقم ١ من قواعد يورك وأنفرس تشير الى البضائع المنقولة وفقا للعرف التجارى ، والمقصود بذلك أن يجرى العرف على نقل نوع من البضائع على سطح السفينة ، كما هو الشأن بالنسبة للأخشاب ، فحينئذ تعد التضحية بها عن طريق إلقائها في البحر خسارة مشتركة [2] ، ولا نؤيد الرأى الذى ذهب اليه بعض الشراح من أن المقصود بأن تكون البضائع منقولة وفقاً للعرف التجارى [3] هو أن تكون البضاعة قد جرى رصها وفقا للعادات المقررة فى التجارة [4] حتى يعتبر القاؤها فى البحر خسارة مشتركة [5] ، ذلك أن التطور التاريخى للقاعدة رقم ١ من قواعد يورك وأنفرس يشير الى أن تعديلها على صورتها الحالية استهدف أن يوائم حكمها ما جرى عليه العمل من شحن أنواع من البضائع على سطح السفن ومن ثم صيغت على هذا الأساس بحيث تعد الخسارة المترتبة على إلقاء بضائع مشحونة على السطح وفقا لما جرى به العرف التجارى خسارة مشتركة ، ولو أن واضعى القاعدة وهم يوردون هذا الحكم على سبيل الاستثناء من الأصل العام المقرر فى صدر القاعدة وهو أن إلقاء البضائع لا تتحقق به الخسارة المشتركة أرادوا قصر هذا الاستثناء على البضائع التى يتم رصها أو تصفيفها طبقا للعرف التجارى لأشاروا الى ذلك صراحة فى صياغة القاعدة . ويؤيد هذا النظر أن رص البضائع وتصفيفها من العمليات التى تدخل فى اختصاص الربان ، ويسأل بحسب الأصل عن الأخطاء التى تقع فى تنفيذ هذه العملية سواء أكانت متصلة بالجانب الملاحى بحيث تؤثر على توازن السفينة وسلامة ملاحتها ، أم

---

(1) Passenger's luggage and personal effects not shipped under bill of lading shall not contribute in general average.

(2) لورد شورلى وجايلز ص ٢٠٢

(3) unless carried in accordance with ...

(4) unless stowed in accordance with

(5) مشار لهذا الرأى فى لاوندز وردولف رقم ٥٩٥ .

بالناحية التجارية بحيث تؤثر على البضاعة وتلحق بها التلف أو تؤدى الى هلاكها[1]،
وعلى ذلك فان مراعاة العرف المستقر فى عملية الرص والتصفيف أمر منوط بالربان ولا يتدخل فيه صاحب البضاعة التى تشحن على السطح ، ومن ثم لا يتصور أن يتوقف اعتبار الخسارة المترتبة على التضحية بهذه البضائع خسارة مشتركة أم لا على مراعاة الربان العرف فى شأن شحن البضائع ورصها وتصفيفها ، وحتى فى الفرض الذى يكون فيه الشاحن هو الملتزم بعملية الرص والتصفيف فان خطأه فى القيام بهذه العملية بالمخالفة للعرف المستقر فى شأنها لا يحول بين حقه فى اعتبار التضحية ببضاعته خسارة مشتركة حتى لو كان الحادث الذى تتعرض له الرحلة ويستوجب التضحية قد ترتب على هذا الخطأ ، فقد نصت القاعدة D من قواعد يورك وأنفرس على أن حقوق المطالبة بالمساهمة فى الخسارة المشتركة لا تتأثر حتى لو كان الحادث الذى استوجب التضحية قد ترتب على خطأ أحد أطراف الرسالة البحرية ، وان كان ذلك لا ينفى مسئوليته عن التعويضات عن الأضرار التى تترتب على هذا الخطأ[2].

١٤٠ – والمقصود بالعرف المقرر فى التجارة[3] طبقا للقاعدة رقم ١ من قواعد يورك وأنفرس أن تكون البضاعة قد شحنت وفقا للعادات المستقرة فى التجارة البحرية ، ولا يشترط أن يكون القضاء قد أقر قيام هذا العرف ، أو أن يكون هذا العرف قد أقرته الهيئات التجارية كغرف التجارة ، وعلى ذلك يتقرر استقرار العرف فى كل دعوى على حدة بحسب ظروفها ، والمعيار المنطقى فى تحديد ما اذا كان النقل قد تم طبقا للعرف المستقر هو نظرة الشخص الذى اعتاد هذا النوع من التجارة وألم بظروفه وما اذا كان النقل فى رأيه قد تم وفقا للعرف المقرر أم بالمخالفة له[4].

---

(١) انظر مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٣٣٢ ، على جمال الدين – القانون البحرى ١٩٧٠ رقم ٦٠٧ و ٩١٩ ، بارتل ص ١٥٩ ، لورد شورلى وجايلز ص ١٥٦ ، ١٥٧ ، ربيير ج ٢ رقم ١٤٩٣ ، شوفو رقم ٦٩٧ ، ٦٩٨.

(٢) راجع ما سبق رقم ٧٥ وما بعده فى أثر الخطأ على المساهمة فى الخسارة المشتركة طبقا لقواعد يورك وأنفرس .

(٣) carried in accordance with the recognised custom of the trade

(٤) لاوندز وورودلف رقم ٥٩٦ .

ويقع عبء اثبات، أن نقل البضاعة تم طبقا للعرف المقرر على عاتق صاحب البضاعة التى تم التضحية بها حين يطالب من أفادوا من التضحية بالمساهمة فى الخسارة التى لحقته نتيجة إلقاء بضاعته ، ذلك أن القاعدة E من قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ تقضى بان عبء الاثبات يقع على من يطالب بالمساهمة فى الخسارة المشتركة ، بان يقيم الدليل على أن الخسارة تدخل فى نطاق الخسارة المشتركة[١] ، ولم يطرأ تعديل على صياغتها عام ١٩٧٤ .

١٤١ – وقد تضمنت القاعدة C من قواعد يورك وأنفرس مبدأ عاما يقضى بان الخسارة المشتركة هى التى تكون نتيجة مباشرة للتضحية فى سبيل السلامة العامة direct consequence للرسالة البحرية[٢] ، وقد رددت القاعدة رقم ٢ من قواعد يورك وأنفرس نفس الحكم وأوردت تطبيقات له إذ قررت أن الخسارة التى تقع نتيجة مباشرة لتضحية فى سبيل السلامة العامة ، وتلك التى تنجم عن اندفاع الماء خلال فتحات السفينة أو فتحات تُجرى بقصد إلقاء البضائع تعتبر خسارة مشتركة[٣] ، وقد أصدرت محكمة نيويورك حكما هاما بشأن تطبيق القاعدة رقم ٢ سالفة الذكر اذ قضت بان الخسارة التى تحدث نتيجة مباشرة للتضحية تعد خسارة مشتركة حتى لو كانت الخسارة الأصلية لا تعد خسارة مشتركة تطبيقا للقاعدة رقم ١ من قواعد يورك وأنفرس ، وتخلص وقائع الدعوى فى أن سفينة محملة بالأخشاب التى شحن جانب منها على سطح السفينة جنحت وهى فى طريقها الى نيويورك ، الأمر الذى استوجب إلقاء جزء من الشحنة الموضوعة على السطح لتخفيف حمولة السفينة حتى تتمكن من مواصلة رحلتها ، وقد ترتب على إلقاء الأخشاب أن اصطدمت أثناء القائها بجسم السفينة

---

(١) Rule E. The onus of proof is upon the party claiming in general average to show taht the loss or expense claimed is properly allowable as general average."

(٢) راجع ما تقدم رقم ٥١ وما بعده

(٣) Rule 2-"Damage to ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety and by water which goes down a ship's hatches opened or opening made for the purpose of making a jettison for the common safety shall be made good as general average."

وآلاتها مما نجم عنه تلف بهما ، خاصة وان كتلة من هذه الأخشاب سقطت بين مؤخر السفينة ومحركها مما أدى الى توقف آلاتها وكسر أحد أجنحة المحرك ، كما حدث تلف آخر نتيجة انتزاع كتلة الخشب من الموضع الذى سقطت فيه ، وقد قضت المحكمة بأن كل الاضرار التى أصابت جسم السفينة وآلاتها تعتبر خسارة مشتركة لأنها نتيجة مباشرة للتضحية بالأخشاب عن طريق القائها من السفينة ، رغم أن الخسارة المترتبة على القاء الأخشاب الموضوعة على السطح فى حد ذاتها لا تعد خسارة مشتركة طبقا للقاعدة رقم ١ من قواعد يورك وأنفرس[١] .

وقد يبدو هذا القضاء غريباً[٢] ، ولكن المحكمة قد أصابت فى نظرنا صحيح القانون وطبقت أحكام تحقق الخسارات المشتركة تطبيقا صحيحا ، ذلك أن إلقاء الأخشاب المشحونة على السطح هو الفعل الذى قصد به الربان انقاذ الرسالة البحرية general average act فى ظروف تبرر التضحية ، ومن ثم يعتبر التلف الذى كان نتيجة مباشرة لفعل التضحية خسارة مشتركة بغض النظر عما اذا كانت الخسارة التى لحقت صاحب الشحنة التى ألقيت من السفينة تعد فى حد ذاتها خسارة مشتركة أم لا . وإعمالا للقاعدة رقم ١ قبل تعديلها على صورتها الحالية كانت الخسارة التى تنشأ عن إلقاء البضائع المشحونة على السطح مستبعدة من نطاق الخسارات المشتركة على وجه الاطلاق[٣] .

الفرع الثانى – إخماد الحريق

١٤٢ – قد تهلك البضائع أو تتلف نتيجة استخدام الماء أو المواد الكيماوية فى إخماد حريق يشب على ظهر السفينة ، وحينئذ يستحق أصحاب هذه البضائع مساهمة من أفادوا من الخسارة التى تلحقهم طالما أن إخماد الحريق يهدف إلى

---

(١) كان سند شحن الأخشاب يحيل الى قواعد يورك وأنفرس عام ١٨٩٠ التى كانت تقضى بان إلقاء البضائع المشحونة على السطح لا يعد خسارة مشتركة .

(٢) Ove Lange, Trustee v. George D. Emery and Co. and Insurance Co. of North America (1926) Unreported.

مشار اليه فى لاوندز وورودلف رقم ٦٠٣

(٣) راجع ما تقدم رقم ١٣٧ .

إنقاذ الرسالة البحرية ، ويسرى هذا الحكم ولو شب الحريق والسفينة راسية فى ميناء الوصول ، وهذا ما قضت به محكمة الاستئناف فى انجلترا[1] ، إستنادا الى أن المخاطرة البحرية لا تنتهى ببلوغ السفينة ميناء الوصول طالما بقيت شحنتها عليها ومن ثم لا ينقضى ما لأصحاب البضائع والسفينة من حقوق والتزامات متقابلة[2] .

١٤٣ – كذلك تعد الخسارة المترتبة على إحداث فجوة فى السفينة خسارة مشتركة اذا ترتب على ذلك تلف أو هلاك حين يكون الغرض من إحداث تلك الفجوة الوصول الى مكان إشتعال النار حتى يصبح إخمادها ممكنا ، وقد يقع الهلاك أو التلف نتيجة مباشرة لإحداث الفجوة أو نتيجة اندفاع الماء خلالها الى عنابر الشحن[3] .

١٤٤ – وقد تضمنت القاعدة رقم ٣ من قواعد يورك وأنفرس الأحكام سالفة الذكر منذ عام ١٨٩٠ حتى عام ١٩٥٠ ، ثم عدلت الصياغة عام ١٩٧٤[4]

وقد سار مصفو الخسارات البحرية فى انجلترا حتى عام ١٨٧٣ على أنه فى حالة إحداث فجوة فى السفينة لينفذ منها الماء الى البضائع التى اشتعلت فيها النار بقصد إخماد الحريق فان نفقات إصلاح السفينة تعتبر خسارة مشتركة ، على عكس التلف الذى يلحق البضائع من الماء المستخدم فى إخماد النار ، فان الخسارة المترتبة على هذا التلف لا تعد خسارة مشتركة ، كذلك اذا أحدثت فجوة فى جانب السفينة بقصد ملئها بماء البحر وإغراقها فى منطقة قليلة الغور بقصد إخماد حريق شب فى عنابرها فان التلف الذى يحدث فى السفينة لإحداث الفجوة يعد خسارة مشتركة

---

(١) The Whitecross Wire and Iron Company Ltd v. Savil and others (1882) 8Q.B.653

(٢) mutual rights and liabilities .

(٣) ديوكورث ص ١٩٤ ومشار فيه الى قضيتى :

Achard v. Ring (1874) 31L.T.R.647

Greenshield and Cour v. Stephens and Sons Ltd. (1908) App.Cas.431

وأنظر بارتل ص ١٧٦ ، جمال الحكيم ، التأمين البحرى – القاهرة ١٩٥٥ ص ٢٠٩

(٤) راجع ما سبق رقم ١٠٦ .

بينما لا يعد كذلك التلف الذى يحدثه الماء فى البضائع[1] ، وقد قضى على هذا الاتجاه بصدور حكم فى قضية نظرت عام ١٨٧٣ وصفت فيه المحكمة الخسارة التى لحقت البضائع من المياه المتدفقة من فتحات سطح السفينة ومن فجوة أحدثت فى جانب السفينة لإخماد حريق شب فى أحد عنابرها بأنها خسارة مشتركة وذلك تطبيقا لقواعد وشروط تحقق الخسارة المشتركة ، الا أن الشاحن والناقل كانا قد أحالا فى عقد النقل الى القواعد المتعارف عليها بشأن تسوية الخسارات المشتركة ، وكانت هذه القواعد تستبعد الخسارات التى تلحق البضائع من المياه المستخدمة فى إخماد الحريق من نطاق الخسارات المشتركة ، ولذلك أبدت المحكمة أسفها لأنها مضطرة لأن تحكم لصالح الناقل المدعى عليه ، وأشارت فى أسباب حكمها إلى أنها ترجو لو أن قواعد تسوية الخسارات المشتركة طابقت حكم القانون الانجليزى فى شأن تحقق هذه الخسارات[2] ، واستجابة لهذا النداء قرر اتحاد مصفى الخسارات البحرية فى اجتماعه السنوى العام ١٨٧٣ اعتبار التلف الذى يلحق البضائع من المياه التى تدفع الى عنابر السفينة لإخماد حريق خسارة مشتركة ، وفى العام التالى أضيف الى القرار أنه لا تعد خسارة مشتركة الخسارة التى تلحق البضائع من المياه التى تدفع عمدا الى عنابر السفينة اذا كانت الطرود التى تأثرت بالمياه قد اشتعلت فيها النار عند وصول المياه اليها ، ومنذ ذلك الحين استقرت القاعدة فى القانون الانجليزى وأقرها القضاء[3] ، وقد علل القاضى شانيل استبعاد الخسارة التى تحدثها المياه المستخدمة فى اخماد النار من نطاق الخسارات المشتركة اذا كانت البضائع قد اشتعلت فيها النار فعلا عند وصول الماء اليها بان تلك البضائع

---

(١) أسس هذا الاتجاه على أن التلف الذى يلحق البضائع يعد تلفا ثانويا غير مقصود لذاته ، وهذا التبرير يتنافى مع المبادئ المستقرة التى تقضى باعتبار الخسارة التى تقع نتيجة مباشرة direct consequence للفعل الذى يقصد به التضحية خسارة مشتركة ، ولذلك لقى هذا الاتجاه نقدا شديدا من الفقيهين الانجليزيين ستيفنس وبيلى – لاوندز وردلف رقم ١٨١

(٢) Stewart v. West Indian and Pacific S.S. Co. (1873) L.R. 8Q.B.88

وقد أشير فيها الى حكم محكمة بنسلفانيا الأمريكية الذى اعتبر الخسارة من الخسارات المشتركة وذلك عام ١٨٥٥ .

(٣) Piric v. Middlle Dack Co. (1881) 44L.T.426

تعتبر كما لو كانت حطاما أى أشياء فقدت قيمتها ومن ثم لا يمكن القول بأنه قد قد تمت التضحية بها فى سبيل السلامة العامة[1] ، وعلى ذلك فان الخسارة التى تلحق البضائع من المياه المستخدمة فى إخماد الحريق تعد خسارة مشتركة طالما أن الماء وصل الى البضائع قبل اشتعال النار فيها ، أما الخسارة التي تترتب على اشتعال النار بالبضائع فهى خسارة خاصة ، ولو أنه يصعب من الناحية العملية التفرقة بين الخسارة التى أحدثتها النار وتلك التى ترتبت على مكافحة الحريق بالماء[2] .

الفرع الثالث – استخدام البضائع وقودا للسفينة

١٤٥ – قد تدعو الضرورة الى استخدام جانب من البضائع كوقود للسفينة حتى يمكن تشغيل آلاتها واستمرار عمل مراجلها البخارية ، وإذا توفرت شروط تحقق الخسارة المشتركة فان قيمة هذه البضائع التى يضحى بها وتستخدم وقودا تعتبر خسارة مشتركة ، ويشترط لاعتبارها كذلك ألا يكون ثمة نقص فى كمية الوقود التى تزود بها السفينة فى بداية الرحلة ، ذلك أن نقص الوقود عند بدء الرحلة يمكن معه اعتبار السفينة غير صالحة للملاحة unseaworthy ومن ثم إذا استخدمت البضائع كوقود نتيجة إهمال المجهز فان الشاحن صاحب هذه البضائع يستطيع الرجوع على المجهز بقيمة بضائعه تعويضا له عما يصيبه من ضرر[3] .

---

(١) whitecross Wire Co. v. Saville (1882) in the Court of Appeal (1882) 8Q.B.653, 662
Greenshields v. Stephens (1908) K.B.51; A.C.431, 11Asp.M.C.167

(٢) لكلير ص ١١٠ ، هارل كورت – الملزمة ٧ رقم ٢٢٦ ، وانظر فى حكم قاعدة ١٩٧٤ ما سبق رقم ١٠٦

(٣) يعتبر التزام الناقل بإعداد السفينة إعداداً كاملاً لرحلتها بحيث تكون صالحة للملاحة خلال الرحلة seaworthy أهم التزاماته ، ومنها أن يزود السفينة بالوقود اللازم لسيرها حتى أول ميناء تقف فيه ويمكن أن تحصل على الوقود اللازم للمرحلة التالية من الرحلة ، وقد حكم بذلك فى قضية :
Northumbrian Shipping Co., Ltd. v. Timm and Sons, Ltd., (1939) 2All.E.R.648, (1939) A.C.397

يابن ص ١٢ و ١٣ و ٤٩ وحين يكون النقل بمقتضى سند شحن يلتزم الناقل بان يبذل العناية الكافية due diligence لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل وعند بدء الرحلة before and at the beginning of the voyage وانظر قضية :

←

١٤٦ – وإذا نفد وقود السفينة أثناء الرحلة مع أنه كان كافيا فى بدايتها فإن قيمة البضائع التى تستخدم كوقود تعد خسارة مشتركة حين يثبت أن السفينة وشحنتها يتعرضان لخطر حال نتيجة توقف الآلات ، أما اذا استخدمت البضائع وقودا للسفينة لمجرد توفير الوقت حتى لا تتأخر الرحلة فإن الخسارة المترتبة على هذا الاستخدام لا تعتبر خسارة مشتركة ، فقد تكون السفينة قادرة على مواصلة سيرها مستخدمة أشرعتها بعد توقف آلاتها عن العمل ، وقد يكون من المستطاع أن تتوقف السفينة عن الملاحة لحين تزويدها بوقود يشتريه المجهز ، ولكن اذا كان توقفها عن الملاحة يعرض الرسالة البحرية لخطر حال يهددها فان ذلك يستوجب التضحية ببعض البضائع واستخدامها وقودا للسفينة ، وقد استقر العمل بهذا المبدأ فى القاعدة السادسة من القواعد العملية Rules of practice التى أقرها اتحاد مصفى الخسارات البحرية .

١٤٧ –ولم يورد القانونان المصرى والفرنسى ضمن صور الخسارات المشتركة استخدام البضائع أو أجزاء من السفينة كوقود لها وذلك فى المادتين ٢٣٨ بحرى مصرى والمادة ٤٠٠ من المجموعة التجارية الفرنسية ، وقد وردت فيهما صور الخسارات المشتركة على سبيل المثال لا الحصر ، وطبقا للقاعدة العامة لتحقق الخسارة المشتركة التى تضمنتها الفقرة الأخيرة من كلتا المادتين تعتبر الخسارة مشتركة اذا وقعت اختيارا فى ظروف استثنائية كتضحية فى سبيل السلامة العامة ، ومن ثم جرى القضاء الفرنسى على أن الخسارة المترتبة على استخدام الربان البضائع وقودا للسفينة تعتبر خسارة مشتركة اذا توفرت لها شروط تحقق هذه الخسارة[1] .

The Makedonia, Owner of Cargo Laden on Makedonia v. Makedonia Owners (1962) 2All.E.R.614

وفى التزام المجهز بان تكون السفينة صالحة للملاحة أنظر لورد شورلى وجايلز ص ١١٨ و ١١٩ وبارتل ص ٧٦ وما بعدها ، مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٣٨٤ ، على يونس رقم ٤٨٥ وما بعده ، على جمال الدين رقم ٩١٨ .

(١) محكمة مرسيليا التجارية ١٠ ديسمبر ١٨٩١ المجلة الدولية للقانون البحرى ٧–٣٢١ ، محكمة إكس أول أغسطس ١٨٩٢ دوز ٩٤–٢–٥٦١ ومرسيليا فى ٢٣ نوفبر ١٩٢٨ ملحق دوز ٧–٣١ وانظر مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٣٦ ، على يونس – أصول القانون البحرى رقم ٥٨٢ . على البارودى رقم ٢٥٣ ، سمير الشرقاوى – القانون البحرى رقم ٥٨٨ ، ريبير ج ٣ رقم ٢٢٨٧ . هارل كورت – الملزمة ٧ رقم ٦٥ وما بعده ، لكلير ص ٧٠

١٤٨ – وقد تضمنت القاعدة رقم ٩ من قواعد يورك وأنفرس عام ١٨٩٠ حكما يقضى بأنه اذا استخدمت شحنة السفينة أو أجزاء من السفينة كوقود فى حالة الضرورة من أجل السلامة العامة للرسالة البحرية حين يهددها خطر فان الخسارة المترتبة على ذلك تعتبر خسارة مشتركة بشرط أن تكون السفينة قد زودت بكمية وافرة من الوقود[١] ، ولكن نفس القاعدة من قواعد عام ١٩٥٠ ثم عام ١٩٧٤ قصرت الحكم على استخدام مهمات السفينة ومؤنها كوقود ، واستبعدت من نطاق تطبيقها استخدام البضائع وقودا للسفينة ، وعلى ذلك فان الخسارة المترتبة على التضحية بالبضائع حين استعمالها كوقود للسفينة تخرج من نطاق تطبيق القاعدة رقم ٩ من قواعد يورك وأنفرس ، ومع ذلك يمكن أن تعتبر تلك الخسارة خسارة مشتركة طبقا للقواعد المرقومة بالأحرف من A الى G من قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ حتى لو لم تكن السفينة قد زودت بكمية وافرة من الوقود[٢] ، طالما تحققت شروط وقوع الخسارة المشتركة طبقا للقواعد العامة التى تضمنتها القواعد المرقومة بالأحرف[٣] ، وهى القاعدة A التى تضمنت شروط تحقق الخسارة المشتركة ، والقاعدة C التى تُدخل فى نطاق الخسارة المشتركة الهلاك والتلف الذى يعد نتيجة مباشرة للتضحية[٤] ، والقاعدة رقم D التى تقضى بأن وقوع خطأ من أحد أصحاب المصالح فى الرسالة البحرية لا يحول دون تحقق الخسارة ولو كان

---

(١) "Cargo, ship's materials and sotres, or any of them necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided; ..."

(٢) "If then cargo is burnt as fuel, the cost is allowable in general average under the lettered Rules even an ample supply of fuel had not been provided."

لاوندز وورودلف رقم ٦٤٦ ، باين ص ١٢٣ ، لورد شورلى وجايلز ص ٢٠٢

(٣) وذلك إعمالا لقاعدة التفسير Rule of interpretation التى تتصدر قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ والتى تقضى بان الخسارة المشتركة تسوى طبقا للقواعد المرقومة بالأحرف اذا لم تنطبق عليها القواعد المرقومة بالأعداد .

"Except as provided by the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

(٤) راجع ما سبق رقم ٥١ وما بعده .

هذا الخطأ هو الذى سبب تعرض الرحلة للحادث الذى استوجب التضحية ، مع عدم الاخلال بمسئوليته عن تعويض الأضرار التى تترتب على خطئه[1].

الفرع الرابع – انخفاض قيمة البضائع

١٤٩ – اذا أصيب الشاحن بخسارة نتيجة انخفاض قيمة البضاعة بسبب التجاء السفينة الى ميناء لتفادى حادث يهدد الرحلة البحرية فان هذه الخسارة تعد خسارة مشتركة رغم أنها ليست نتيجة فورية للالتجاء ، ذلك أن الخسارة تعتبر مترتبة على الالتجاء ونتيجة معقولة له reasonable result وقد حكم بذلك فى قضية ثبت من وقائعها أن شحنة من الماشية بيعت فى ميناء غير ميناء وصولها بعد تسرب مياه البحر الى السفينة وقد تعذر التخلص من المياه مما اضطر الربان الى التوجه لميناء التجاء ، فقد قضى بأحقية أصحاب الشحنة فى اعتبار الفرق بين الثمن الذى بيعت به الماشية فى ميناء الالتجاء وبين الثمن الأعلى الذى كانت ستباع به فى ميناء الوصول خسارة مشتركة[2] باعتبار أن الخسارة نتيجة مباشرة وفورية لفعل التضحية وهو الالتجاء[3]. وهذا القضاء يتفق مع القاعدة العامة التى تضمنتها القاعدة C من قواعد يورك وأنفرس والتى تقضى بان الخسارة والتلف والنفقات التى تقع نتيجة مباشرة للتضحية تعتبر خسارة مشتركة .

الفرع الخامس – الخسارة المترتبة على بيع البضائع ورهنها

١٥٠ – اذا بيعت كمية من البضائع أو رهنت فى ميناء التجاء حتى يمكن توفير المبالغ اللازمة لاستمرار الرحلة فان الخسارة التى تلحق الشاحن نتيجة

---

(١) انظر ما تقدم رقم ٧٥ وما بعده .

(٢) Anglo-Argentine Live Stock Agency v. Temperley S.S. Co. (1899) 2Q.B.403

وقد طبق نفس المبدأ فى قضية : Anglo-Grecian Steam Trading Co. v. T. Beynon and Co. (1926) 24 Ll.L.R.122

لاوندز وورودلف رقم ١٥٤ ، بارتل ص ١٧٧ ، ديوكورث ص ١٩٤

(٣) "Bigham J. held the owners of the live stock were entitled to recover in general average the difference in prices, as a loss which was the direct and immediate consequence of the general average act".

البيع أو الرهن تعتبر خسارة مشتركة بشرط أن يتوفر للبيع أو الرهن شروط إضفاء صفة التضحية فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية [1]، مع ملاحظة أن بيع البضاعة فى ميناء الالتجاء قد يسفر عن منفعة لصاحبها اذا بيعت بثمن يزيد عن ثمنها فى ميناء الوصول ، وحينئذ لا محل لبحث تحقق الخسارة المشتركة وإنما يعتبر مالك البضاعة دائنا للمجهز بثمن بيعها .

الفرع السادس — تفريغ البضائع

١٥١ — قد تهلك البضائع أو تصاب بتلف أثناء تفريغها من السفينة حين يعتبر التفريغ فى حد ذاته عملا من أعمال التضحية يستهدف السلامة العامة ، كما لو أفرغت كمية من البضائع من السفينة وشحنت فى عائمات [2] بقصد تخفيف حمولة السفينة لإنقاذها بعد جنوحها ، والخسارة التى تترتب على هذا التفريغ تعتبر خسارة مشتركة طبقا للرأى الراجح فقها وقضاء [3] ولو وقعت أثناء بقاء البضاعة على ظهر صنادل أو عائمات التفريغ ، وكذلك الشأن لو أفرغت البضائع ووضعت على الشاطئ أو على أرصفة ، على أن يعاد شحنها [4] ، ويتعذر أحيانا تفريغ السفينة ومن ثم تجرى لها إصلاحات من أجل السلامة العامة يترتب على اجرائها هلاك أو تلف البضائع ، وقد طرح على القضاء الانجليزى نزاع بهذا الشأن فى قضية تخلص وقائعها فى أن محرك السفينة أصيب بتلف فاتجهت الى ميناء التجاء وتعذر تفريغ حمولتها لأنها كانت قابلة للتلف السريع ومن ثم أجرى إصلاح المحرك

---

(١) يجب أن يكون المجهز فى هذه الحالة غير قادر على تقديم المبالغ اللازمة لاستمرار الرحلة ، وسنتناول هذه الصورة من الخسارة المشتركة بتفصيل واف فى الباب الثالث الخاص بتسوية الخسارات المشتركة .

(٢) chargement sur allèges

(٣) ريبير ج ٣ رقم ٢٢٨٣ ، هرلاميدس رقم ١١٩ ، لكلير ص ٦٩

(٤) لاوندز وردولف رقم ١٤٧ وتصاب البضائع بالتلف وقد تهلك فى مثل هذه الحالة نتيجة إتمام عملية التفريغ على وجه السرعة وفى أماكن غير مخصصة أصلا لتفريغ البضائع ، أو تتم عملية التفريغ فى أماكن غير معدة لاستقبال وتفريغ سفن من نفس حمولة السفينة وبضائع من نوع شحنتها ، وتعد خسارة مشتركة تلك التى تترتب على التفريغ نفسه وعلى بقاء البضائع فى الصنادل أو الأماكن التى تفرغ فيها ، والهلاك والتلف الذى يقع خلال عملية إعادة شحن البضاعة فى السفينة .

بعد رفع مؤخر السفينة وإمالتها إلى الأمام بينما كانت الشحنة بداخل السفينة ، الأمر الذى أدى الى تسرب ماء البحر الى الشحنة فتلف جانب منها ، وقد حكم القاضي ماثيو باعتبار الخسارة التى لحقت البضاعة خسارة مشتركة لأن إمالة السفينة الى الأمام كان إجراء اضطراريا فى سبيل المحافظة على السفينة والشحنة معاً ، كما أن تلف البضائع لم يكن أمرا متوقعا كنتيجة لهذا الاجراء [1].

١٥٢ – وتدق أحيانا التفرقة بين تفريغ حمولة السفينة وبين إلقاء البضائع فى البحر ، كما لو جنحت السفينة وتعرضت الرسالة البحرية لخطر جسيم وتعين تخفيف حمولتها لإعادة تعويمها ، وفى سبيل ذلك قد تُلقى كمية من البضائع على شاطئ قريب ، لا لمجرد التخلص منها لتخفيف حمولة السفينة ، ولكن مع بقاء الأمل فى استعادتها بعد أن تتخلص السفينة من مأزقها عن طريق استرجاع البضاعة بوساطة القوارب أو أى طريق آخر ، وقد يتحقق هذا الفرض حين تلقى البضائع من السفينة فى ماء ضحل قرب الشاطئ ثم تدفع البضائع الى البر مع احتمال إعادتها إلى السفينة ، والخسارة التى تلحق الشاحن من هذه الصور تعتبر خسارة مشتركة طالما أن تعريض البضائع للهلاك أو التلف إنما وقع فى سبيل تفادى خسارة أفدح تتعرض لها الرسالة البحرية . وتعد الخسارة التى تلحق البضائع فى هذه الأحوال مماثلة للخسارة التى تترتب على تسرب ماء البحر الى عنابر السفينة من فتحات العنابر أثناء القاء البضائع منها للتخلص من هذه البضائع فى سبيل السلامة العامة [2] ، وهى مماثلة أيضا للتلف الذى يترتب على استخدام الماء فى إخماء حريق يشب فى أحد العنابر [3] . ويلاحظ أن الوضع يختلف اذا تم تفريغ البضائع فى سبيل مصلحة خاصة بها لا فى سبيل السلامة العامة كما لو أفرغت البضائع من السفينة لإنقاذها من الغرق مع حطام السفينة ، فالهلاك أو التلف الذى يقع أثناء عملية التفريغ يعتبر خسارة خاصة تقع على عاتق صاحب البضاعة وحده ، وكذلك الحال لو أن تفريغ البضائع حدث بقصد إتمام إصلاحها بعد تلف أصابها خلال رحلتها ،

---

(١) McCall v. Houlder (1897) 2Com. Cas. 129

(٢) لاوندز وورودلف رقم ١٤٧ .

(٣) راجع ما سبق رقم ١٤٢ وما بعده .

فالتلف أو الهلاك الذى يلحق البضائع لا يعد خسارة مشتركة لأن التفريغ لم يحدث فى سبيل السلامة العامة ، ويسأل الناقل عن هذا التلف طبقا لأحكام مسئوليته عن المحافظة على البضائع خلال النقل ، كما يتحمل نفقات التفريغ واعادة الشحن.

١٥٣ - وقد أقرت قواعد يورك وأنفرس فى القاعدة رقم ٨ اعتبار الخسارة المترتبة على تفريغ شحنة السفينة ووقودها ومهماتها خسارة مشتركة فى حالة جنوح السفينة ، ولم تشترط القاعدة أن يكون الجنوح فى حد ذاته حادثا يعرض الرسالة البحرية للهلاك وانما يجب أن يكون التفريغ نفسه تضحية فى سبيل السلامة العامة[1] ، ولم يلحق القاعدة تعديل فى صياغة عام ١٩٧٤ .

وقد استقرت صياغة القاعدة منذ وضع قواعد عام ١٨٩٠ على أنه لا يشترط أن تتعرض الرسالة بعد الجنوح لخطر حال حتى تعد الخسارة والمصروفات المترتبة على تفريغ حمولة السفينة خسارة مشتركة ، وذلك تشجيعا لربابنة السفن حتى يعملوا على إنقاذ السفن من المآزق التى تتعرض لها عند جنوحها باتخاذ إجراءات التفريغ ، إذ لو كان تعرض الرسالة كلها لخطر حال شرطا لتحقق الخسارة المشتركة لعزف الربابنة عن اتخاذ هذه الاجراءات طالما أن الخسارة التى قد تنجم عنها لا تعتبر خسارة مشتركة وإنما خسارة خاصة يتحملها المجهز وحده دون مساهمة من يفيدون من عملية التفريغ معه فى تلك الخسارة ، وعلى أى حال فجنوح السفينة غالبا ما يكون فى حد ذاته خطرا حالا يهدد الرسالة البحرية ومن ثم تعتبر اجراءات التفريغ من أعمال التضحية الاختيارية التى تقع فى سبيل السلامة العامة[2].

---

(١) Rule 8-When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and re-shipping (if incurred), and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

(٢) ريبير ج ٣ رقم ٢٢٨٥ ، لكلير ص ١١٢ ، هارل كورت - الملزمة ٧ رقم ٥٩ وما بعده ، لاوندز ورودلف رقم ٦٤٠ وما بعده .

المبحث الثاني

التضحية بأجزاء من السفينة ومعداتها

١٥٤ – اقتصر قانون رودس الذى صدر عام ٩٠٦ قبل الميلاد حين وضع قاعدة المساهمة فى الخسارة المشتركة على صورة واحدة من صور الخسارة المشتركة هى إلقاء البضائع فى البحر ، ولكن العادات البحرية استقرت على ما جرى به العمل حتى قبل صدور قانون رودس من أن التضحية فى سبيل السلامة العامة قد تكون بأجزاء من السفينة أو ببعض مهماتها ومؤنها وذخائرها ، وأوردت ذلك قواعد أوليرون[1] التى وضعت فى العصور الوسطى ، فقد نصت القاعدة الثانية على حكم التضحية بالبضائع فى سبيل السلامة العامة ثم أوردت القاعدة التاسعة حكم التضحية بأجزاء من السفينة واعتبرت إلقاءها فى البحر مماثلا لحكم إلقاء البضائع[2] .

١٥٥ – وليس ثمة فرق بين التضحية بالشحنة أو باجزاء من السفينة أو مهماتها فى سبيل مجموع المصالح المشاركة فى الرحلة البحرية ، فعقد نقل البضائع لا يتضمن اتفاقا صريحا ولا ضمنيا يلزم المجهز أو من يعملون لحسابه بإهلاك أو اتلاف جزء من السفينة فى سبيل تنفيذ الالتزام بنقل البضائع ، بل إن التضحية تقع فى ظروف استثنائية عند تعرض الرحلة البحرية لحادث يهددها بقصد إنقاذها ، الأمر الذى يخرج التضحية بأجزاء من السفينة من نطاق تنفيذ الناقل التزامه بإتمام النقل ، ويصبح الأساس القانونى للمساهمة فى الخسارة المشتركة طبقا للرأى الراجح هو اتحاد المصالح union d'intérêts الذى يجمع المشاركين فى الرحلة البحرية وهم المجهز والشاحنون[3] ، ومن المقرر أن الناقل يلتزم ببذل كل

---

(١) Rolls of Oleron راجع ما تقدم رقم ٨ .

(٢) لاوندز وورودلف رقم ٧ وقد نقلت هذه القواعد الى كتاب البحرية الانجليزية The Black Book of Admiralty

(٣) ريبير ج ٣ رقم ٢٢٢٠ وما بعده ، موجز دالوز رقم ٥٣٤ و٥٣٥ ، لكلير ص ٣٥٢ هرلاميدس رقم ٤٤ والمراجع المشار اليها فيه ، وقد أخذ أغلب أعضاء مؤتمر ليفربول عام ١٨٩٠ الذى عقد لإعادة صياغة قواعد يورك وأنفرس بفكرة المصلحة العامة common benefit وهى نفس الفكرة التى استقرت فى القاعدة A من قواعد يورك وأنفرس ابتداء من عام ١٩٢٤ وهى السلامة العامة common safety ومن أنصار فكرة اتحاد المصالح فى الفقه المصرى على جمال الدين رقم ٦٩٩ ، سمير الشرقاوى رقم ٥٧٤

ما فى استطاعته لإكمال الرحلة البحرية ، وفى نطاق هذا الالتزام من واجبه أن تظل السفينة والشحنة سالمتين خلال الرحلة البحرية ، وفى سبيل ذلك عليه أن يستخدم جميع المعدات التى توجد على ظهر السفينة[1] ومن ثم اذا لحق السفينة أو أجزاء منها تلف أو إجهاد strain خلال الاستخدام العادى فان الضرر الذى يلحق مالكها يعد خسارة خاصة تقع على عاتقه وحده حتى لو حدث التلف أو الإجهاد فى ظروف غير عادية طالما حدث خلال الاستعمال المعتاد للسفينة ، وعلى ذلك لا مجال لطرح فكرة الخسارة المشتركة والمساهمة فيها[2]

١٥٦ – وقد أرسا القضاء الانجليزى قواعد التضحية بأجزاء من السفينة ومهماتها وإن كانت أغلب الأحكام قد صدرت بشأن دعاوى خاصة بسفن شراعية ، وبعض هذه السوابق القضائية استقرت فى قواعد يورك وأنفرس منذ بدء وضعها فى صورتها الأولى عام ١٨٦٠ والتى كانت تعرف بقواعد جلاسجو الى أن استقرت فى صورتها الحالية عام ١٩٥٠ كما نلفت النظر الى أهمية مجموعة من القواعد وضعها اتحاد مصفى الخسارات البحرية بعد أن استقرت فى العمل[3] إذ أن بعض هذه القواعد يشتمل على أحكام تتصل بالخسارة المشتركة وتسويتها عندما تتحقق فى صورة التضحية بأجزاء من السفينة ومهماتها . ونعرض فيما يلى لأهم صور التضحية المادية بأجزاء السفينة أو مهماتها ، ونخصص فرعا مستقلا للتضحية بأشرعة السفينة ، ولاستخدام أجزاء من السفينة ومعداتها وقودا لها ، وللخسارة

---

(١) Robinson v. Price and others (1877) 2Q.B.91

(٢) ديوكورث ص ١٩٣ ومشار فيه الى قضيتى :

Taylor V. Curtis (2816) 6Taunt 668

Birkley v. Presrgave (1801) 1 East 220

والخسارة التى تلحق مالك السفينة ولا تتحقق لها شروط الخسارة المشتركة تبقى فى نطاق الخسارات المعتادة ordinary loss وتظل فى دائرة الخسارة الخاصة particular average باين ص ١٢٣ ، بارتل ص ١٧٨

(٣) Rules of Practice of the Association Average Adjusters

وهى واردة فى لاوندز ورودلف ص ٤٥٢ رقم ٩٩١ وما بعدها ، وكذلك جمال الحكيم ص ٢٩ من ملحق كتابه وما بعدها .

التى تترتب على استخدام أشرعة السفينة أو آلاتها بقوة تزيد عن طاقتها المعتادة ، وللخسارة التى تنجم عن الإسراع بإرساء السفينة ، وعن دفع عدوان تتعرض له.

الفرع الأول – التضحية بمعدات السفينة

١٥٧ – تعد الخسارة التى تنجم عن التضحية بصوارى السفينة أو اشرعتها أو مهماتها بالقائها فى البحر خسارة مشتركة لو تمت فى سبيل السلامة العامة ، وكذلك التضحية بمهات السفينة عن طريق استخدامها فى غرض آخر غير الذى كانت قد خصصت له[1] ، ويمكن القول فيما يختص باعتبار التضحية بأجزاء من السفينة خسارة مشتركة أنه طالما كان من واجب الربان أن يستخدم أجزاء السفينة ومهماتها فى المجال الذى تكون مخصصة له خلال الرحلة البحرية ولا يكون ملزما بأن يتلف هذه الأجزاء أو تلك المعدات أو يسىء استخدامها فان التضحية بها فى سبيل السلامة العامة تؤدى الى اعتبار الخسارة التى تترتب على التضحية خسارة مشتركة ، وعلى ذلك يدخل فى نطاق هذه الخسارة تحطيم قارب من ملحقات السفينة كان موضوعا على ظهرها ولكن المياه جرفته بحيث أنه أصبح يمثل خطرا على السفينة وشحنتها لأنه كان يحول بينها وبين استعادة توازنها بعد ميلها ، ذلك أن القارب مخصص لغرض معين هو استخدامه كقارب نجاة وكان من الممكن استخدامه فى هذا الغرض لو لم تتم التضحية به عن طريق تحطيمه فى سبيل نجاة الرسالة البحرية ، وقد جرى العمل فى تسوية الخسارات المشتركة على عدم اعتبار قيمة

---

(١) Birkley v. Presgrave (1801) 1East 220 وتخلص وقائع الدعوى فى أن السفينة Argo تعرضت لعاصفة أثناء دخولها ميناء « سندرلاند » وضحى الربان بهلب السفينة فى سبيل السلامة العامة ثم ربطت بوساطة حبال الى الرصيف ، ولكن الحبال قطعت وخشى الربان اندفاع سفن أخرى نحو سفينته فقام بقطع أحد حبالها المصنوعة من السلك المجدول cable واستخدمه فى ربط السفينة برصيف الميناء وذلك فى سبيل المحافظة على السفينة وشحنتها ، وقد حكم لورد كينيون بأحقية مالك السفينة فى اعتبار قيمة « الكابل » خسارة مشتركة لأنه مخصص أصلا لغرض آخر غير الغرض الذى استعمله فيه الربان وهو ربط السفينة بالرصيف . أما الخسارة المترتبة على استخدام الحبال فى ربط السفينة بالرصيف فقد تنازل المدعى – وهو المجهز – أثناء نظر الدعوى عن مطالبة الشاحن بالمساهمة فى قيمتها باعتبارها خسارة مشتركة ، ذلك أنها قد استخدمت فى غرض هى مخصصة له فى الأصل . لاوندز وورودلف رقم ١٧٤ ، بارتل ص ١٧٨ .

مثل هذا القارب خسارة مشتركة ، ولكن هذا الاتجاه منتقد لأن أساس استبعاد قيمة القارب من الخسارة المشتركة أنه يعتبر في حكم الحطام ، مع أنه طالما كان موجودا على سطح السفينة ويمكن استخدامه في الغرض الذى خصص له فلا يعتبر حطاما ، ذلك أن الحطام هو الشئ الذى يصبح عديم القيمة بالنسبة لمالكه بوصفه عنصرا من العناصر المشاركة في الرحلة البحرية[1] . وقد ثار نفس الخلاف حول اعتبار هلب السفينة في حكم الحطام حين يتدلى من موضعه ومن ثم يهدد باتلاف السفينة نتيجة اصطدامه بجسمها ، والصحيح في نظرنا أنه لا يعد حطاما لأنه مخصص لغرض معين ويمكن بعد زوال الخطر الذى تتعرض له السفينة استعادته برفعه الى الموضع المخصص له واستعماله في الغرض الذى أعد له ، وعلى ذلك يعتبر التخلص من الهلب في رأينا خسارة مشتركة لو تمت التضحية به في سبيل السلامة العامة[2] . وإذا كانت السفينة راسية وهلبها مثبت بقاع البحر واضطر الربان الى سرعة تسييرها قبل رفعه نظرا لخطر يهددها كعاصفة أو إعصار أو مهاجمة عدو ، فقطعت السلاسل التى تربط الهلب بالسفينة لان انتظار الوقت الذى يستغرقه رفع الهلب يعرض السفينة وشحنتها لخطر حال ، فحينئذ تعتبر قيمة الهلب والسلاسل التى تتصل به وتقطع من السفينة خسارة مشتركة ، وكذلك نفقات استعادة الهلب والسلاسل اذا كان ذلك مستطاعا[3] ، واذا ثبت في الصورة سالفة الذكر أن الهلب الذى تمت التضحية به كان من المستحيل رفعه نتيجة اشتباكه بصخور أو شعب في قاع البحر أو بأهلاب وسلاسل سفن أخرى فإن التضحية به لا تدخل في نطاق الخسارة المشتركة لأنه كان قبل التضحية به قد فقد كل قيمة له بالنظر الى مالك السفينة ، إذ لا يمكن استخدامه في الغرض المخصص له ، كما يصبح عديم القيمة بالنسبة اليه ، ومن ثم يعتبر في حكم الحطام[4] .

---

(١) راجع ما سبق رقم ١١١ .

(٢) من هذا الرأى لاوندز ، مشار اليه في لاوندز وورودلف رقم ١٨٦ ، ١٨٧ .

(٣) لكلير ص ٦٨ و ٦٩ ومقتضى الفقرتان ٣ و ٤ من المادة ٢٣٨ بحرى مصرى والمادة ٤٠٠ من المجموعة التجارية الفرنسية أن قطع الحبال والصوارى والأشرعة والاهلاب وروابطها من الخسارات المشتركة حين تتحقق شروط وقوع هذه الخسارات .

(٤) لاوندز وورودلف رقم ١٨٩ .

١٥٨ – وإذا فقدت السفينة هلبها واستُخدمت بعض مهماتها وحبالها فى صنع خطاف مثبت فى حبل لاستخدامه كهلب وذلك لسرعة العمل على ارسائها خشية جنوحها ، ولكن الخطاف وحبله[١] انفصلا عنها فان الخسارة التى تنجم عن فقدهما تعد خسارة مشتركة طالما ان المهمات التى استعملت فى صنع الخطاف لم تكن مخصصة لهذا الغرض ، وكذلك الشأن عندما تستخدم بعض مهمات السفينة فى إقامة أشرعة بديلة jury rug فان إتلاف أى جزء من السفينة أو مهماتها فى سبيل تحقيق هذا الغرض يعد خسارة مشتركة طالما أن سرعة إقامة هذه الأشرعة يتم فى سبيل السلامة العامة ، ومن هذه الخسارة ما قد يحدث من تلف نتيجة سحب المهمات اللازمة لإقامة الأشرعة والصوارى ، أو نقل أدوات أو مهمات احتياطية من موضعها الى مكان تركيب الأشرعة ، وما قد يستوجبه ذلك من قطع أو تلف حبال وسلاسل السفينة ومهماتها وأدواتها الاحتياطية .

١٥٩ – ويكون سطح السفينة عادة مكتظا بمهمات وأدوات لازمة لها ، وأشياء أخرى مستهلكة وغير ذات قيمة للسفينة ، وقد جرى العرف على التفرقة بين هذين النوعين عند تسوية الخسارة المشتركة التى تنشأ عن إلقاء المهمات والأدوات من السفينة فى سبيل السلامة العامة ، فلا تدخل فى نطاق الخسارة المشتركة سوى التضحية بالمهمات والأدوات التى تعتبر لازمة لملاحة السفينة وتكون موضوعة على سطحها طبقا لما يجرى به العرف فى الملاحة البحرية[٢] .

وهذه التفرقة فى حكم التضحية بين الأدوات التى تلقى من السفينة فى سبيل السلامة العامة وتكون موضوعة على سطحها طبقا لما يجرى به العرف ، وتلك التى تلقى ولا تكون موضوعة على السطح بحسب ما يجرى به العرف فى الاستغلال البحرى تماثل الى حد ما التفرقة التى تضمنتها القاعدة رقم ١ من قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ بشأن إلقاء البضائع فى البحر ، فطبقا لهذه القاعدة لا يعتبر

---

(١) houser and kedge

(٢) "...necessary for the navigation of the ship, and therefore are carried on deck in conformity with the custom of the trade."

لاوندز وورودلف رقم ١٧٢

القاء البضاعة فى سبيل السلامة العامة خسارة مشتركة الا اذا كانت قد شحنت طبقا للعادات المستقرة فى التجارة البحرية[1] .

الفرع الثانى – استخدام مهمات السفينة وقودا لها

١٦٠ – أقر القضاء الانجليزى منذ عام ١٨٧٢ أن الخسارة المشتركة تتحقق باستخدام مهمات السفينة وقودا لها ، وذلك فى دعوى قضت فيها المحكمة المالية[2] Exchequer Court بشأن استخدام بعض المهمات الاحتياطية[3] وقودا لآلة من الآلات التى تعمل بالبخار على ظهر السفينة فى تشغيل الرافعات وضخ المياه التى تتسرب الى داخل السفينة وذلك بعد نفاذ كمية الفحم التى كانت عليها[4].

وقد اقتضى بحث استخدام البضائع وقودا للسفينة التعرض لحكم استخدام أجزاء من السفينة أو معداتها كوقود لها وذلك فى سبيل السلامة العامة للرحلة البحرية ، وقد أوضحنا أن القاعدة رقم ٩ من قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ تقضى بان استخدام أدوات السفينة ومؤنها وقودا فى سبيل السلامة العامة حينما تتعرض الرسالة البحرية لخطر يهددها يعتبر خسارة مشتركة بشرط أن تكون السفينة قد زودت بالقدر الكافى من الوقود ، وهذا الحكم قاصر على استخدام مهمات السفينة كوقود ، واستبعدت القاعدة رقم ٩ من نطاق تطبيقها استخدام البضائع وقوداً ، ومع ذلك تطبق على هذه التضحية التى تقع فى سبيل السلامة العامة القواعد العامة من رقم A الى G من قواعد يورك وأنفرس[5] .

---

(١) راجع ما تقدم رقم ١٣٧

(٢) Harrison v. Bank of Australia (1872) L.R.7 Exch. 39

(٣) spare parts

(٤) انقسم قضاة المحكمة الأربعة فى الرأى حول اعتبار الخسارة من الخسارات المشتركة ، وقد انضم أحدث القضاة فى الرأى الى الفريق الذى اعتبرها خسارة مشتركة وصدر الحكم بأغلبية الآراء ، ولم يكن الخلاف حول مبدأ اعتبار الخسارة فى حد ذاتها خسارة مشتركة ، وإنما دار الخلاف حول مدى توفر أحد شروط تحقق الخسارة المشتركة وهو تعرض الرسالة البحرية لخطر حال يهددها بهلاك كلى imminent danger of total loss ، لاوندز وردلف رقم ١٤٢

(٥) راجع ما سبق رقم ١٤٨ .

١٦١ – ويلاحظ أن القاعدة A من قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ التى تضمنت الشروط العامة لتحقق الخسارة المشتركة تقضى بان هذه الخسارة تتحقق بتضحية استثنائية اختيارية لها ما يبررها من أجل السلامة العامة بقصد حماية الأموال المشاركة فى الرسالة البحرية من خطر يهددها preserving from peril ومن المتفق عليه أنه لا يشترط لتحقق الخسارة المشتركة طبقا لهذه القاعدة العامة أن يقع الحادث الذى يهدد الرسالة البحرية بالفعل ، بل يكفى أن يكون توقع الحادث له ما يبرره[1] reasonable anticipation أما القاعدة رقم ٩ من قواعد يورك وأنفرس الخاصة بالتضحية بمهمات السفينة باستخدامها وقوداً فإنها تقضى باعتبار التضحية خسارة مشتركة اذا تمت وقت التعرض للخطر at a time of peril وقد يستنتج من صياغة هذه القاعدة التى تختلف عن صياغة القاعدة العامة A أنه يشترط لاعتبار التضحية بمهمات السفينة باستعمالها وقوداً أن تكون الرسالة البحرية قد تعرضت بالفعل للخطر بحيث تكون السفينة تحت ضغطه فعلا[2] ، ولا نعتقد أن القاعدة رقم ٩ تخالف القاعدة العامة التى تسود تحقق الخسارات المشتركة ، وهى وإن كانت تشترط تعرض الرسالة البحرية لحادث يهددها يعرضها للخطر فلا يعنى ذلك أن يكون الحادث قد وقع فعلا أو أن يكون على وشك الوقوع، ويكفى أن تكون الخشية من وقوعه لها ما يبررها إذ ليس من صالح المشاركين فى الرسالة البحرية أن يظل الربان مكتوف الأيدى بحيث تحيط الظروف السيئة بالسفينة حتى تعتبر التضحية التى يقوم بها خسارة مشتركة ، بل إن التضحية التى تقع فى هذه المرحلة المتأخرة لا تؤدى غالبا الى النتيجة المرجوة منها ، ومع ذلك فإن الخلاف بين صياغة القاعدة العامة A والقاعدة رقم ٩ يمكن أن يستدل منه على

---

(١) راجع ما تقدم رقم ٢٦ و ٢٧

(٢) in the grip of the peril لورد شورلى وجايلز ص ١٩٩ و٢٠٠ ديوكورث ص ١٨٩ ، وانظر قضية
Vlassopoulos v. Britisk and Foreign Marine Insurance Co. (1929) 1K.B. p.187, 199
وقد جاء بأسباب الحكم الصادر فيها أنه لا يشترط أن يقع الخطر بالفعل أو أن يكون وشيك الوقوع
"... actually in the grip or even nearly in the grip, of the disaster that may arise from a danger."

وقد قضى بنفس المبدأ وتأيد الحكم استئنافيا فى قضية :
Daniolos v. Bunge and Co. Ltd (1937) 59L1.L.R.175, 177; (1938) 62L1.L.R.65

أن واضعي القاعدة رقم ٩ استهدفوا من استخدام عبارة at a time of peril أي في وقت الخطر أن يكون الحادث الذي يهدد الرحلة البحرية على وشك الوقوع بدرجة كبيرة[1] وهو أمر لا تشترطه القواعد الأخرى ، أي أن يكون احتمال وقوع الحادث احتمالا كبيرا ، وحينئذ تعد التضحية في سبيل السلامة العامة باستخدام مهمات السفينة وقودا لها خسارة مشتركة ، ولهذا النظر ما يؤيده لأن القاعدة رقم ٩ أحاطت تحقق الخسارة المشتركة في هذه الصورة بعدة شروط وقيود ، منها أن تكون السفينة قد زودت بالوقود الكافي ، وحتى اذا توفرت شروط تحقق الخسارة المشتركة فإن التعويض الذي يستحقه المجهز كخسارة مشتركة يسهم فيها أصحاب البضائع يخفّض بقدر قيمة الوقود الذي كان سيستهلك لو لم تتم التضحية بأجزاء السفينة ، وذلك بحسب سعر هذا الوقود في آخر ميناء تغادره السفينة وفي يوم المغادرة[2] .

١٦٢ – وتشترط القاعدة رقم ٩ لاعتبار التضحية خسارة مشتركة أن تقع رغم تزويد السفينة بالقدر الكافي من الوقود ample supply of fuel ولا تعد التضحية خسارة مشتركة الا عند تحقق هذا الشرط ، ولما كان تزويد السفينة بالقدر الكافي من الوقود اللازم خلال الرحلة البحرية يعتبر صورة من صور إعداد السفينة بحيث تكون صالحة للملاحة البحرية seaworthy خلال الرحلة فان القاعدة رقم ٩ وضعت شرطا لتحقق الخسارة هو أن تكون السفينة صالحة للملاحة البحرية من حيث تزويدها بالوقود في بداية كل مرحلة من مراحل الرحلة ، واذا لم يتحقق

---

(١) "... a degree of immediateness not required by the other Rules."

لاوندز وورودلف رقم ٦٤٧

(٢) Rule9-Ship's materials and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average. when and only when an ample supply of fuel had been provided; but the estimated quantity of fuel that would have been consumed, calculated at the price current at the ship's last port of depature at the date of her leaving, shall be credited to the general average.

هذا الشرط تعتبر الخسارة المترتبة على استخدام مهمات السفينة وقودا خسارة خاصة[1]

الفرع الثالث-استخدام السفينة وآلاتها بطاقة تزيد عن قدرتها المعتادة

١٦٣ – تضطر السفن الشراعية فى حالات خاصة الى نشر أشرعة تزيد عن قلاعها المعتادة لتفادى بعض الأخطار[2] ، كالتغلب على جنوح حتى تتخلص السفينة منه أو للإفلات من عدو أو قرصان يطاردها ، وفى الملاحة الحديثة قد يضطر الربان الى تشغيل آلات السفينة بطاقة تزيد عن طاقتها العادية حتى يتجنب جنوحا قد تتعرض له السفينة أو ليزيد من سرعة السفينة ليتمكن من الوصول الى ميناء التجاء فى سبيل السلامة العامة للرحلة البحرية . واستخدام الأشرعة أو الآلات على هذا الوجه قد يترتب عليه تلف يلحق الأشرعة أو الآلات أو جسم السفينة ، وحين يقع هذا التلف فى سبيل السلامة العامة للمصالح المشاركة فى الرسالة البحرية فان الضرر يعتبر فى الأصل خسارة مشتركة حينما تتوفر شروط تحققها .

١٦٤ – ويلاحظ أن الربان قد يزيد من القوة الدافعة والمحركة للسفينة ، سواء أكانت تسير بالشراع أم بالمحركات ، في الظروف العادية للملاحة دون

---

(١) فى التعليق على حكم القاعدة رقم ٩ انظر لاوندز وردلف رقم ٦٤٥ وما بعده ، لورد شورلى وجايلز ص ٢٠٠ ، لكلير ص ١١٣ ، هارل كورت - الملزمة ٧ رقم ٦٤ وما بعده ، وانظر ريبير ج ٣ رقم ٢٢٨٧

(٢) يسمى هذا الاجراء اصطلاحا فى الفقه الانجلوسكسونى بزيادة طاقة أشرعة السفينة carrying press of sail وفى الفقه الفرنسى forcement de voile ويعبر عنه فى الفقه المصرى بزيادة سرعة السفينة رغم أن المقصود هو استخدام قلاع السفينة أو آلاتها المحركة بطاقة اكبر من قدراتها العادية وليس الغرض من ذلك دائما زيادة سرعة السفينة ، ففى حالة الجنوح تستخدم الاشرعة والآلات بطاقة أكثر من قوتها لتتجاوز السفينة العقبة التى تستقر عليها وتعوق سيرها دون أن يكون الهدف زيادة سرعة السفينة ، انظر مصطفى كمال طه ، الوجيز رقم ٥٤١ ، على البارودى رقم ٢٥٩ ، سمير الشرقاوى - القانون البحرى الليبى رقم ٥١٧ ، واستخدم اصطلاح تلف الشراعات والآلات نتيجة إجهادها لزيادة سرعتها وهو اكثر تمشيا مع طبيعة هذا النوع من الخسارة ، علي جمال الدين رقم ٧٣٥ ، وقد عبر البعض عنها تعبيرا لا يكاد يتفق مع طبيعتها مستخدما عبارة « الاستعمال الجبرى للقلاع » وهى ترجمة حرفية لاصطلاح forcement de voiles, press of sail جمال الحكيم ص ٢١٤ .

أن تثير الخسارة التى تترتب على ذلك بحث تحقق خسارة مشتركة ، كما لو لجأ لهذا الاجراء تفاديا للاصطدام بسفينة أخرى أو بصخور فى البحر أو برصيف الميناء ، دون أن تتعرض السفينة وحمولتها لخطر استثنائى ، ومن ثم فالخسارة التى تنشأ عن فقد أو تلف الأشرعة أو الآلات وما قد يسببه لها هذا الاستخدام من إجهاد تعتبر خسارة خاصة يتحملها المجهز وحده ، ذلك أن قلاع السفينة وآلاتها ليست معدة لتسيير السفينة فى ظروف ملاحية وجوية حسنة وملائمة فقط ، بل تعد لتستخدم كلما دعت الضرورة الى ذلك[1] ، أما حين تستخدم استخداما استثنائيا extraordinary service بطاقة أكثر من قدرتها فى ظروف غير عادية فان الخسارة التى تنجم عن ذلك تعد خسارة مشتركة لو وقعت فى سبيل السلامة العامة .

١٦٥ — وقد اتضحت التفرقة سالفة الذكر من حكم صدر فى انجلترا عام ١٨٠٦ فى قضية تخلص وقائعها فى أن سفينة حربية فرنسية أسرت السفينة البريطانية « نانسى » ثم هبت عاصفة حالت بين الفرنسيين واقتحام السفينة الانجليزية ، وحتى يتمكن ربانها من الإفلات من الأسر نشر مزيداً من الأشرعة مما أدى الى إجهادها وحدوث ثقوب بها وسقوط جزء من الصارى الرئيسى ، وقد نجت السفينة من الأسر ، وطالب مالكها المؤمن بتعويض الأضرار التى ترتبت على استخدام قلاع السفينة بأكثر من طاقتها باعتبار أن الخسارة التى لحقته خسارة خاصة ، ولكن المؤمن أقام دفاعه على أن الخسارة من الخسارات المشتركة ومن ثم لا يلتزم الا بدفع حصة مساهمة السفينة فى هذه الخسارة المشتركة لأن زيادة طاقة أشرعة السفينة حدث فى سبيل بذل الجهد لإنقاذ الرسالة البحرية كلها من

---

(1) "The sails are not intended for fair wheather only, but to be set whenever required" لاوندز وورودلف رقم ١٧٥ ، لورد شورلى وجايلز ص ١٢٣

وفى الفقه الفرنسى ريبير ج ٣ رقم ٢٢٩٤ ، شوفو رقم ٥٤٤ وقد اعتبرت بعض الأحكام الفرنسية تشغيل مراجل البخار فجأة فى الاتجاه العكسى le brusque renversement de vapeur لتفادى تصادم مماثلا لزيادة طاقة المراجل البخارية عن قوتها المعتادة ، محكمة مرسيليا فى ١٢ يوليو ١٩٠٩ المجلة الدولية للقانون البحرى ٢٥—٨٠ ومحكمة إكس فى أول مايو ١٩١١ — المجلة الدولية للقانون البحرى ٢٧—٤٩٧ مشار اليهما وأحكام أخرى فى ريبير ج ٣ رقم ٢٢٩٥، هارل كورت — الملزمة ٧ رقم ٥٢

خطر الأسر ، وقد قضى لورد مانسفيلد فى الدعوى لصالح مالك السفينة وأسس قضاءه على أن الخطر الذى تعرضت له السفينة لا يعدو أن يكون خطراً بحرياً معتاداً common sea risk ولو أن الطقس كان أكثر اعتدالاً والسفينة أكثر متانة لما وقعت الخسارة التى لحقتها ، وبذلك أوضح لورد مانسفيلد أن استخدام القلاع بأكثر من طاقتها المعتادة فى الظروف العادية للملاحة لا يؤدى الى اعتبار الخسارة التى تترتب على هذا الاستخدام خسارة مشتركة .[1]

١٦٦ – وفى رأينا ان ما انتهى اليه الحكم سالف الذكر لا يتفق مع صحيح القانون الذى استقر كسوابق قضائية فى النظام الانجلوسكسونى ، ذلك أن ربان السفينة الانجليزية لم يلجأ الى استخدام أشرعة السفينة بطاقة أكثر من المعتاد إلاّ بعد وقوع السفينة فى أسر إحدى سفن الاسطول الحربى الفرنسى ، وقد لجأ الربان الى ذلك الاجراء مستهدفا إنقاذ الرسالة البحرية كلها من الأسر ، ومن ثم فان السبب المباشر proximate cause والمؤثر فى حدوث الخسارة هو إنقاذ الرسالة البحرية من خطر الأسر ، وعلى ذلك فاستخدام الأشرعة بأكثر من طاقتها كان فعلا قصد به التضحية فى سبيل السلامة العامة[2] general average act ولو لم تقع السفينة فى الأسر لما اضطر الربان الى ذلك الاجراء ، سواء أكانت ظروف الملاحة ملائمة أم غير مواتية ، الأمر الذى يدحض ما جاء بأسباب الحكم من أن الخسارة ماكانت لتقع لو أن الطقس كان أكثر اعتدالاً أو السفينة أكثر متانة .

١٦٧ – وليس ثمة خلاف بين التشريعات البحرية حول اعتبار الخسارة المترتبة على استخدام أشرعة السفينة وآلاتها بطاقة تزيد عن القدر المعتاد خسارة مشتركة فى حالة اللجوء إلى هذا الاجراء بقصد إعادة تعويم السفينة refloating بعد جنوحها ، أما اذا حدث ذلك والسفينة طافية على سطح الماء afloat فان الخسارة لا تعد خسارة مشتركة طبقا للقانون الانجليزى والقوانين فى المانيا وهولندا والولايات المتحدة الامريكية ودول اسكندينفيا ، وتعد خسارة مشتركة فى القانون البرتغالى ،

(١) Cavington v. Roberts (1806) 2Bos. and Pul (N.R.) 378
مشار اليها فى لاونلز وورودلف رقم ١٧٥ .

(٢) راجع ما سبق رقم ٥١ وما بعده ، وأنظر رسالتنا الاعفاءات والمسموحات فى التأمين البحرى – القاهرة ١٩٦٦ رقم ٥٠٤ وما بعده .

وفى القانون الاسبانى إن كان الهدف من هذا الاجراء تفادى حطام أو الافلات من الاسر[1] . وفى القانون المصرى تتسع الفقرة الثالثة من المادة ٢٣٨ بحرى لتشمل هذا الفرض ، اذ تدخل فى نطاق الخسارات المشتركة «الحبال والصوارى والشراعات والأدوات الأخرى اللاتى حصل قطعها أو كسرها لذلك الغرض» فيمكن طبقا لهذه الفقرة اعتبار الهلاك والتلف الذين يترتبان على استعمال الأشرعة وغيرها من المهمات بأكثر من طاقتها فى سبيل السلامة العامة خسارة مشتركة[2].

١٦٨ – وقد استقرت قواعد يورك وأنفرس منذ عام ١٨٩٠ حتى عام ١٩٥٠ على أن الخسارة التى تنشأ عن نقد أو تلف أشرعة السفينة تعتبر خسارة مشتركة اذا نجمت عن استخدامها بطاقة اكثر من طاقتها بهدف التغلب على الجنوح ، بدفعها أو رفعها لتخطى العقبة التى تعترضها وتحول دون مواصلة رحلتها ، أما لو حدث التلف نتيجة استخدام الأشرعة بأكثر من طاقتها بينما تكون السفينة طافية على سطح الماء فلا تعتبر الخسارة التى تنجم عن ذلك خسارة مشتركة ، سواء تلك التى تلحق السفينة أم الشحنة والأجرة أو أيا منها [3].

واعتبار الخسارة من الخسارات المشتركة حين يقصد الربان إنقاذ السفينة وشحنتها من جنوح يهددها لا يعدو أن يكون تطبيقا للقواعد العامة فى تحقق الخسارة المشتركة طالما اعتبر هذا الاجراء قد تم فى سبيل السلامة العامة[4] . ويستند استبعاد الخسارة المترتبة على استخدام الأشرعة بما يزيد عن طاقتها من نطاق الخسارات المشتركة حين تكون السفينة طافية على سطح الماء الى أن مالك

---

(١) لاوندز وورودلف رقم ٦٢٥

(٢) على البارودى رقم ٢٥٩ ويشير إلى أن إثبات رابطة السببية بين التلف الذى يلحق الأشرعة والأجهزة والآلات وبين سرعة السفينة يمكن أن يفتح مجالا للتحايل ، وانظر مصطفى كمال طه رقم ٥٤١ ، على يونس – أصول القانون البحرى رقم ٥٨٣ ، سمير الشرقاوى رقم ٥٩٢

(٣) Rule 6-"Damage to or loss of sails and spars, or either of them, caused by forcing a ship off the ground or by driving her higher up the ground, for the common safety, shall be made good as general average; but where a ship is afloat, no loss or damage caused to the ship, cargo or freight, or any of them, by carrying a press of sail, shall be made good as general average."

(٤) لكلير ص ١١١ .

السفينة ملزم طبقا لعقد النقل البحرى بأن يقوم بكل ما يجب لإتمام النقل وتوصيل الشحنة سالمة ، وهو يتحمل فى سبيل ذلك نتائج استخدام السفينة وجميع مهماتها على الوجه الذى يحقق هذه الغاية ، أيا كانت درجة الاجهاد الذى يلحق السفينة وأدواتها ، ويدخل فى هذا النطاق ما قد يعرض لها بحسب الظروف التى تتم فيها الرحلة [(1)]

وعند مراجعة صياغة قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٧٤ ألغيت القاعدة رقم ٦ لعدم ملاءمتها للملاحة البحرية الحديثة ، واستبدلت بها قاعدة جديدة تحمل نفس الرقم ٦ وتقضي بان المصروفات التى ينفقها المشاركون فى المخاطرة البحرية بقصد إنقاذها ، سواء تم الإنقاذ بموجب عقد أم عن طريق آخر ، تعتبر خسارة مشتركة الى المدى الذى تكون فيه عمليات الإنقاذ قد تمت بقصد حماية الأموال المشاركة فى المخاطرة من خطر يهددها .[(2)] وقد تضمنت القاعدة الجديدة ما حكم به مجلس اللوردات عام ١٩٥١ فى قضية Troilus S/S من أن نفقات القطر الى ميناء التجاء ثان أو تال تعتبر خسارة مشتركة طالما أن هذا القطر يعد جزءا من أعمال الانقاذ التى تستحق عليها مكافأة إنقاذ ، ومن ثم يتحملها أطراف المخاطرة البحرية .

١٦٩ – واذا كان استخدام أشرعة السفينة بما يزيد عن طاقتها ليس هو الصورة الغالبة الآن فى الملاحة البحرية الحديثة ، فقد تناولت القاعدة رقم ٧ من قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ الخسارة التى تترتب على استخدام آلات السفينة ومراجلها البخارية عند محاولة تعويمها بعد جنوحها فى سبيل السلامة العامة واعتبرت الخسارة من الخسارات المشتركة [(3)] ، أما التلف الذى يلحق آلات

---

(١) لاوندز ورودلف رقم ٦٢٤ ، هارل كورت – الملزمة ٧ رقم ٤٧ وما بعده .

(٢) Rule 6- Salvage Remuneration-Expenditure incurred by the parties to the adventure on account of salvage, whether under contract or otherwise shall be allowed in general average to the extent that the salvage operations were undertaken for the purpose of preserving from peril the property involved in the common adventure.

وانظر قضية : The Troilus v. Glenogle (1951) A.C.820

(٣) هذا الاجراء ليس من الاجراءات المعتادة لإنقاذ السفينة من الجنوح ، ومن ثم حكم فى انجلترا باعتبار ←

السفينة ومراجلها وهى طافية على سطح الماء نتيجة تشغيلها فلا يعتبر بأى حال من الأحوال خسارة مشتركة بما فى ذلك الهلاك أو التلف المترتب على مضاعفة طاقة تشغيل المحركات[1] ، ولم يطرأ عليها فى صياغة عام ١٩٧٤ سوى تعديل لفظى طفيف .

١٧٠ – وقد حاول واضعو قواعد يورك وأنفرس صياغة القاعدة رقم ٧ عام ١٩٢٤ بحيث تعتبر الخسارة التى تلحق البضائع والسفينة نفسها خسارة مشتركة لو نجمت عن استخدام آلات السفينة لتخليصها من الجنوح فى سبيل المصلحة العامة للرسالة البحرية ، ولكن المحاولة لم تنجح وتمت صياغة القاعدة على ما هى عليه ، ومن ثم لا يدخل فى نطاق الخسارة المشتركة سوى الخسارة التى تلحق آلات السفينة ومراجلها البخارية ، وقد اعترض على اعتبار الخسارة التى تترتب على تلف جسم السفينة خسارة مشتركة بأن ذلك من شأنه أن يدخل فى نطاقها ما يقع من تلف لقاع السفينة عند تخليصها من العقبة التى تجنح عليها عن طريق زيادة طاقة آلاتها وهو أمر يصعب تقديره عملا[2] ، بل قد يختلط التلف الذى يحدث نتيجة الجنوح واحتكاك قاع السفينة بالعقبة التى تعترض سيرها

التلف الذى ينشأ عن تشغيل الآلات للتخلص من الجنوح وكذلك ثمن الوقود الذى استخدم فى تشغيلها خسارة مشتركة ، وأوضح لورد Esher فى أسباب الحكم أن معيار اعتبار التلف خسارة مشتركة هو ما اذا كانت آلات السفينة قد استخدمت فى ظروف استثنائية أم لا ، وقد ارتأى أن الربان قام بهذا الاجراء فى سبيل السلامة العامة وهو يعلم بما سيترتب عليه من خسارة تلحق مالك السفينة – قضية The Bona (1895) 7 Asp. 557

(١) Rule 7- Damage caused to machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the machinery and boilers, including loss or damage due to compounding of engins or such measures, shall in any circumstances be made good as general average.

(٢) "... the wording of the draft rule would admit in general average the damage done to the bottom of a ship when being forced off the ground by the use of her engins, always a very difficult matter to assess in practice."

لاوندز وورودلف رقم ٦٢٩

بالتلف الذى يقع عند تشغيل الآلات بقوة وطاقة أكبر من طاقتها المعتادة حتى تتمكن السفينة من تخطى تلك العقبة .

ويلاحظ أن القاعدة رقم ٧ تشترط أن تكون السفينة قد جنحت وفى مركز خطر in a position of peril ومن ثم يتعين أن يكون الجنوح خطيراً[1] ، أما لو استخدمت الآلات والسفينة طافية على سطح الماء فلا تعد الخسارة التى تترتب على تلف الآلات والمراجل أو أى تلف آخر حتى ذلك الذى يلحق جسم السفينة خسارة مشتركة ، وعلة هذا الحكم منع إساءة استخدام تشغيل الآلات وسيلة للتغلب على ما تتعرض له السفينة من حوادث خلال الملاحة اذ يسهل إدعاء الربان بان التلف الذى يلحق الآلات والمراجل حتى فى ظروف الطبيعية قد نشأ عن استخدامها فى سبيل السلامة العامة ، ولكن هذه الخشية من الادعاء بان الخسارة من الخسارات المشتركة بغير حق تصطدم بحالات يكون فيها تشغيل الآلات بأكثر من طاقتها والسفينة طافية على سطح الماء اجراء ضرورياً بالفعل لإنقاذ السفينة وشحنتها من خطر يهدد الرسالة البحرية ، ويكون ذلك فى سبيل السلامة العامة ، كما لو أن الربان وجد السفينة معرضة لجنوح حتمى وكانت وسيلة التغلب على هذا الخطر وتفاديه أن يزيد من قوة تشغيل الآت السفينة ليبتعد بها عن موطن الخطر ، ويبدو أن صياغة القاعدة تأثرت بما جرى عليه العمل بين مصفى الخسارات البحرية فخرجت القاعدة رقم ٧ فى صورتها الحالية المنتقدة .

١٧١ – ولعل من أهم مظاهر عيوب حكم القاعدة رقم ٧ أنه يتعارض مع القواعد العامة لتحقق الخسارات المشتركة ، ذلك أن القاعدة A من قواعد يورك وأنفرس تقضى بأن كل تضحية فى سبيل السلامة العامة تعتبر خسارة مشتركة لو تمت في ظروف استثنائية وكانت الخسارة نتيجة مباشرة للفعل الذى يستهدف التضحية حين تتعرض الرسالة البحرية لخطر يهددها ، إلا أن القاعدة رقم ٧ تستبعد من نطاق الخسارة المشتركة الخسارات التى تترتب على استخدام آلات السفينة ومعداتها في سبيل السلامة العامة طالما أن السفينة كانت طافية على سطح

---

(١) échouement dangereux ريبير ج ٣ رقم ٢٢٩٥ ولا يعنى ذلك أن يتسبب الجنوح فى خطر حال بالفعل ، إذ أن فى ذلك خروجا على القواعد العامة لتحقق الخسارات المشتركة التى مقتضاها أنه يكتفى بأن يكون الخطر له ما يبرره من حيث خشية وقوعه ، راجع ما سبق رقم ٢٦ ، ٢٧ .

الماء ولو كان هذا الإجراء تضحية لإنقاذ السفينة وشحنتها من خطر يهددهما كما لو ترتب عليه إنقاذ السفينة من الإندفاع بفعل الرياح القوية والأمواج نحو الشاطئ أو صخور في البحر بحيث لو تركت وشأنها لتحطمت على هذا الشاطئ أو تلك الصخور . وصياغة القاعدة تدل على أنها استثناء مقصود من القواعد العامة إذ استخدمت في صياغتها عبارة تدل على عدم اعتبار الخسارة المترتبة على تشغيل الآلات والغلايات بأكثر من طاقتها خسارة مشتركة بأى حال من الأحوال in any circumstances إذا كانت السفينة طافية على وجه الماء ، ومن ثم لا يمكن اعتبار تلك الخسارات من الخسارات المشتركة تطبيقا للقواعد العامة التى تضمنتها القواعد من A الى G من قواعد يورك وانفرس[1] ، ولذلك اعتبرت محكمة النقض الفرنسية القاعدة ٧ من قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ استثناء من القاعدة رقم A من هذه القواعد[2] .

١٧٢ – ويلاحظ أن القاعدة رقم ٧ من قواعد يورك وأنفرس تشترط أن يتم تشغيل الآلات والمراجل كإجراء متعمد لتعويم السفينة actual intention to float the ship بعد جنوحها مع توقع التلف at the risk of such damage وذلك حتى يعتبر التلف الذى يقع خسارة مشتركة ، وعلى ذلك يستبعد التلف من نطاق الخسارة المشتركة إذا لم يتوقع الربان حدوثه ، حتى لو كان من المفروض أن يتوقعه ، وعلى أى حال فإنه من الناحية العملية يمكن إقامة الدليل على أن الربان كان يتوقع التلف بأى وسيلة من وسائل الإثبات ، وإنما الصعوبة فى إثبات أن الربان لم يكن يتوقع التلف ، ومن ثم فهناك قرينة على توقع التلف إلى أن يثبت عكسها[3] .

---

(١) ريبير ج ٣ رقم ٢٢٩٥ ص ٢٧٥ هامش ٢ ، وانظر شوفو رقم ٥٤٤ . لكلير ص ١١٢٢ .

(٢) نقض فرنسى فى ١٥ مايو ١٩٥٠ D.M.F. ١٩٥٠ ص ٤١٩ ، وأخذ قانون الحوادث البحرية الفرنسى بحكم القاعدتين رقم ٦ و٧ من قواعد يورك وانفرس رغم ما وجه اليهما من نقد لضرورة الإسهام فى توحيد قواعد القانون البحرى على نطاق دولى ، هارل كورت الملزمة ٧ رقم ٥٢ و ٥٨ .

(٣) "However an actual contemplation of all reasonably foreseeable damage will no doubt be held to have been shown on very little evidence, unless and until evidence is given to rebute the presumption."

لاوندز وورودلف رقم ٦٣٥ وانظر فى القاعدة رقم ٧ من قواعد يورك وأنفرس على جمال الدين رقم ٧٣٥ ، سمير الشرقاوى – القانون البحرى رقم ٥٩٢ .

١٧٣ – وقد تضمن مشروع القانون البحرى المصرى القواعد الأساسية للقاعدتين رقم ٦ و ٧ من قواعد يورك وانفرس دون الأحكام التفصيلية لهما ، إذ نصت المادة ٢٦٣ من المشروع على أنه تعتبر خسارة مشتركة كل تضحية أو مصاريف غير اعتيادية بُذلت أو أنفقت عن قصد ومن أجل السلامة العامة لإتقاء خطر يهدد أو يعتقد الربان لأسباب معقولة أنه يهدد السفينة أو شحنتها ، ويدخل فى الخسارات المشتركة بوجه خاص جنوح السفينة من أجل السلامة العامة وتقوية الأشرعة أو زيادة البخار بقصد إعادة تعويمها والأضرار التى تصيب السفينة أو الشحنة بسبب ذلك[1] .

ويلاحظ أن ورود القاعدة الأساسية لكل من القاعدتين رقم ٦ و ٧ من قواعد يورك وانفرس يستتبع تطبيق حكم هاتين القاعدتين على التفصيل سالف الذكر ، ذلك أن اتجاه واضعى المشروع هو تطبيق قواعد يورك وانفرس ، فقد نصت المادة ٢٦٢ على أن تسرى على الخسارات البحرية المشتركة الأحكام الواردة فى المشروع بشأنها فيما لم يرد بشأنه اتفاق خاص بين ذوى الشأن ، فاذا لم يوجد اتفاق أو نص تطبق القواعد المقررة فى العُرف البحرى وخاصة قواعد يورك وانفرس .

وقد أخذ القانون البحرى الليبى بحكم مماثل إذ تقضى المادة ٢٦٢ بأن يعد من الخسارات المشتركة الاضرار التى تلحق السفينة بسبب إطلاق العنان للاشرعة أو للمحركات عندما تكون السفينة جانحة (مشحطة) على البر ، ومن ثم يعد من الخسارات المشتركة الضرر الذى يترتب على زيادة سرعة السفينة لإعادة تعويمها عندما تكون جانحة ، وتضمن القانون البحرى اللبنانى حكما مماثلا فى المادة ٢٥٩[2] .

---

(١) الأضرار التى تصيب السفينة والشحنة فى هذا النص هى التى تترتب على الجنوح باعتباره تضحية فى سبيل السلامة العامة .

(٢) سمير الشرقاوى – القانون البحرى الليبي رقم ٥١٧ ، مصطفى كمال طه – القانون البحرى اللبنانى رقم ٤٦٧ .

الفرع الرابع – الإسراع بإرساء السفينة

١٧٤ – قد تتعرض السفينة لخطر بحرى يهدد الرحلة ، كأن يتسرب ماء البحر الى باطنها أو تفقد هلبها ، الأمر الذى يضطر معه الربان إلى الإسراع بارسائها emergency docking حفاظا على السلامة العامة للرسالة البحرية ، رغم أنه لم تكن ثمة ضرورة لهذا الإجراء فى الظروف العادية للرحلة والسير المعتاد للملاحة ، وقد يكون الإسراع بإرساء السفينة إجراء يعرضها للتلف كما لو كان من شأنه احتمال اصطدامها بأرصفة الميناء أو بالشاطئ كما يترتب عليه فى بعض الأحوال إلحاق أضرار بمنشآت الميناء ، ولكن الربان يقوم بهذا الاجراء لحماية الرسالة البحرية كلها ، ويماثل هذه الحالة أن يضطر الربان فى سبيل السلامة العامة إلى أن يدخل السفينة إحدى القنوات أو الخلجان المائية مع قيام احتمال جنوحها فى القناة أو الخليج بسبب ضحالة الماء .

١٧٥ – وقد طُرح على القضاء الانجليزى نزاع بشأن السفينة Winchester[1] التى كانت متجهة الى أحد الموانئ ولكنها جنحت على مقربة منه وقبل أن تبلغه مما ترتب عليه حدوث تلف جسيم بها وتسرب كمية كبيرة من ماء البحر إليها ، وقد ارتأى الربان والمرشد لأسباب مبررة ومعقولة[2] ضرورة إدخالها الميناء رغم احتمال اصطدامها بأرصفته عند حدوث الجزر ، وقد نفذا ما استقر عليه رأيهما حماية للرسالة البحرية ، وترتب على ذلك أن اصطدمت السفينة برصيف الميناء ونجم عن ذلك تلف بها وبالرصيف فى ذات الوقت ، وقد حكم القاضى Bailhache بأن التلف الذى لحق السفينة وكذلك التعويض الذى دفعه المجهز لسلطات الميناء عما لحقه من تلف يعتبران خسارة مشتركة يسهم فيها أصحاب الشحنة[3] . وقد تأيد الحكم استئنافيا واستند إليه القاضى لانجتون عندما قضى

---

(١) Austin Friars S.S. Co., Ltd. v. Spillers and Bakers, Ltd. 1915) 1K.B. 833-(1915) 3K.B. 586 in the Court of Appeal.

(٢) reasonably and prudently

(٣) أقامت المحكمة قضاءها على أن إدخال السفينة الميناء فى الظروف التى أحاطت بها كان الهدف منه تفادى أضرار أكثر جسامة للرسالة البحرية لو أن السفينة بقيت فى موضع جنوحها خارج الميناء ، ولا يغير من الأمر شيئا أن الميناء الذى أدخلت فيه السفينة هو نفس الميناء الذى كانت متجهة إليه .

بأنه تعد خسارة مشتركة تلك التى لحقت السفينة The Seapool وأحد أرصفة الميناء نتيجة استخدام الرصيف فى رفع مقدم السفينة بحيث أصبحت فى وضع يمكنها من الخروج إلى عرض البحر أثناء عاصفة أدت الى نزع هلبها من قاع البحر وانفصال السلاسل التى كانت تربط السفينة إلى رصيف الميناء مما عرضها وشحنتها من الفحم لخطر جسيم[1].

الفرع الخامس – دفع عدوان تتعرض له السفينة

١٧٦ – رغم أن هذا الفرض لا يتحقق كثيرا فى الملاحة البحرية الحديثة خاصة فى وقت السلم ، فإننا نشير إليه لما أثاره فى الفقه من خلاف كبير فى الرأى ، ذلك أن السفينة قد تضطر إلى رد عدوان سفينة أخرى تهاجمها خلال رحلتها البحرية مما يترتب عليه حدوث اضرار بها وشحنتها ، وقد ثار البحث حول ما إذا كانت هذه الأضرار تعتبر خسارة مشتركة أم خسارة خاصة تقع على عاتق من تصيبه وحده ، وقد اتجه الفقيه الفرنسى اميريجون وجانب من الفقهاء القدامى إلى أن الخسارة التى تقع فى هذه الحالة هى ضرب من القوة القاهرة التى تحدث خلال الرحلة البحرية ولا يترتب عليها سوى خسارة خاصة تقع على عاتق من تصيبه ، وعارض هذا الرأى بوتييه وفالان واعتبرا أن الخسارة من الخسارات المشتركة لأنها نتيجة تضحية اختيارية من الربان الذى يدافع عن السلامة العامة للرسالة البحرية ، وقد ساد هذا الرأى الفقه الفرنسى[2].

وقد نص القانون البحرى المصرى والمجموعة التجارية الفرنسية على اعتبار «المعالجات والتضميدات والمأكولات والتعويضات للاشخاص الذين فى السفينة وجرحوا أو قطعت اعضاؤهم فى حالة المدافعة عنها»[3] خسارة مشتركة.وإذا كانت مصروفات العلاج والتعويضات عن الاضرار التى يصاب بها الأشخاص الذين

(١) The Seapool (1934) 18Asp.M.CV. 477-47L.I.L.R. 331 ويلاحظ أن المحكمة أقرت صراحة اعتبار مسئولية المجهز قبل الغير liabilities to thirdparties من الخسارات المشتركة استنادا الى القاعدة A من قواعد يورك وانفرس ، لاوندز ورودلف رقم ٦١٩ ، باين ص ١٢٨ وفى ضمان المؤمن لهذه الخسارة أنظر رسالتنا الاعفاءات والمسموحات فى التأمين البحرى – القاهرة ١٩٦٦ رقم ٨٢ وما بعده.

(٢) ريبير ج ٣ رقم ٢٢٩٣ ومشار فيه الى عديد من أصحاب هذا الرأى .

(٣) الفقرة السابعة من المادة ٢٣٨ بحرى مصرى وتقابلها المادة ٤٠٠ من المجموعة التجارية الفرنسية .

يوجدون على ظهر السفينة أثناء الدفاع عنها تعتبر خسارة مشتركة فمن باب أولى تعد كذلك الخسارة التى تترتب على الأضرار التى تلحق السفينة نفسها والبضائع المشحونة فيها[1] ، ويؤيد هذا الرأى فى نظرنا أن تطبيق شروط تحقق الخسارة المشتركة يؤدي الى اعتبار الخسارة التى تترتب على تضحية إختيارية فى سبيل السلامة العامة حينما تتعرض الرسالة البحرية لخطر يهددها خسارة مشتركة ، والدفاع عن السفينة إذا توفرت حالة تعرض الرسالة للخطر يعد تضحية اختيارية يقوم بها الربان مع توقع خسارة تلحق السفينة أو البضائع لتجنب خسارة كلية تتحقق باستيلاء العدو على الرسالة البحرية كلها لو لم يقم بهذا الدفاع .

١٧٧ – وقد عرض القضاء الانجليزى لهذه المسألة فى قضية السفينة Hibernia التى تعرضت أثناء رحلتها لهجوم سفينة حربية ولكنها قاومت هذا الهجوم حتى تغلبت على السفينة المهاجمة ووصلت الشحنة سالمة إلى المرسل إليهم . وقد طالب أصحاب السفينة بمساهمة الشاحنين فى الخسارة التى لحقتهم نتيجة تلف أصاب السفينة ومهماتها من طلقات مدافع السفينة المهاجمة ، وبمساهمة الشاحنين كذلك فى نفقات علاج البحارة الذين أصيبوا أثناء الدفاع عن السفينة والشحنة ، وفى قيمة الذخائر التى استخدمت فى الدفاع ، استنادا الى أن هذه الخسارات من الخسارات المشتركة ، ولكن القاضي Gibbs حين نظره الدعوى منفرداً قضى برفضها ، وأسس قضاءه على أنه ليس ثمة فرق فى نظره بين هذه الخسارات وتلك التى تترتب على استخدام أشرعة السفينة بطاقة تزيد عن قدرتها العادية لتتمكن من الهرب من سفينة تطاردها ، ومع ذلك أشار القاضي فى حكمه إلى ضرورة منح مكافأة عن المقاومة البطولية التى قامت بها السفينة . وعندما أعيد طرح الدعوى على المحكمة مجتمعة أيدت الحكم وأشارت الى أن مقاومة السفينة الحربية المعادية تم فى سبيل المصلحة العامة للرحلة البحرية ، إلا أن هذه المقاومة ليست سوى

---

(١) من هذا الرأى فى الفقه المصرى مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٤٠ ، على جمال الدين رقم ٧٣٥ ، على البارودى رقم ٢٦١ ويعارضه سمير الشرقاوى – القانون البحرى رقم ٥٩١ تأسيسا على أن حكم الفقرة ٧ من المادة ٢٣٨ بحرى ورد على سبيل الاستثناء فلا يجوز التوسع فيه ولا القياس عليه ، وهذا الرأى مردود بأن جميع فقرات المادة ٢٣٨ بحرى تضمنت صورا للخسارات المشتركة على سبيل المثال لا الحصر ، عدا الفقرة الأخيرة التى تضمنت الحكم العام للخسارات المشتركة .

جانب من المخاطرة البحرية ، ولم تقع تضحية بجزء معين من الأموال المشاركة فى الرحلة البحرية فى سبيل المحافظة على الرسالة كلها ومن ثم فان الخسارة التى تنجم عن المقاومة تقع على عاتق من تصيبه باعتبارها خسارة خاصة ، وهو فى الدعوى المطروحة مالك السفينة[1] .

١٧٨ – وهذا القضاء فى نظرنا مشوب بالخطأ فى تطبيق القانون ، وبالفساد فى الاستدلال ، فهو يتعارض مع القواعد القانونية العامة المستقرة فى شأن تحقق الخسارة المشتركة ، ذلك أن كافة شروط تحقق هذه الخسارة على ما كان القضاء الانجليزى قد استقر عليه متوفرة فى صورة الدفاع عن السفينة ضد عدو كان سيستولى على الرسالة البحرية بأكملها لو لم يقع هذا الدفاع فى سبيل السلامة العامة ، والمقاومة فى حد ذاتها تشكل فعل التضحية الاختياري general average act فى سبيل السلامة العامة ، ومن الخطأ ما ورد بالحكم للتدليل على استبعاد الخسارة من نطاق الخسارات المشتركة من أن التضحية لم تتم بجزء من الأموال المشاركة فى الرحلة ، ذلك أن التضحية قد تتحقق فى صورة مصروفات تنفق فى سبيل السلامة العامة ، ويلاحظ أن المحكمة التى قضت فى الدعوى لم يثر لديها شك فى اعتبار الدفاع عن السفينة إجراء تم فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية .

ولم يسلم هذا الحكم من نقد الفقه فى انجلترا ، فقد ذهب الأستاذ Benecke إلى أن الضرر الذى ترتب على قرار الربان بمقاومة السفينة المعتدية يعتبر خسارة مشتركة ، ولكن الفقيه Phillips ارتأى صواب الحجة القائلة بأن من واجب البحارة أن يدافعوا عن السفينة ، فكما أنه من واجبهم قطع صارى السفينة إذا دعا الأمر فكذلك عليهم أن يدافعوا عنها فى سبيل إنقاذها وشحنتها ، وهذا القول مردود بأن قطع صارى السفينة فى سبيل إنقاذها وشحنتها فى ظروف استثنائية تتعرض فيها

(١) Taylor v. Curtis (1815) 4 Camp. 337, in appeal (1816) 6 Taunt. 608
مشار اليها فى لاوندز وورودلف رقم ١٧٧ وقد جاء فى أسباب الحكم :
"The measure of risisting the privateer was for the general benefit, but it was part of the adventure. No particular part of the property was voluntarily sacrificed for the protection of the rest. The loss fell where the fortune of war cast them, and there it seems to me they ought to rest."

الرسالة البحرية لخطر الهلاك يشكل خسارة مشتركة يسهم فيها من يفيدون منها ، ويؤيد البعض ما ذهب إليه الحكم باعتبار أن السفينة كانت مزودة بالمدافع والطلقات بهدف مقاومة الأعداء ، ومن ثم فان استخدام هذه المهمات فى الغرض الذى أعدت له ينفى عن الاضرار التى تقع أثناء الدفاع وصف الخسارة المشتركة ، كما أن تزويد السفينة بمعدات الدفاع يتضمن تنبيه البحارة إلى أنهم مستأجرون ليس فقط لتسيير السفينة وملاحتها وإنما كذلك للدفاع عنها إذا دعت الضرورة[1] . وهذا الدليل وان صح بالنسبة لنفقات علاج البحارة وقيمة الذخائر التى تستعمل فى الدفاع عن السفينة فهو لا يصدق فى نظرنا على الخسارة التى تنشأ عن الاضرار التى تلحق السفينة ذاتها من طلقات السفينة المعادية أو نتيجة استخدام مدافع السفينة ذاتها لأنها خسارات تتحقق فى سبيل السلامة العامة ومن ثم تعد خسارة مشتركة[2] .

---

(١) يلاحظ ما فى هذه الحجة من خلط بين اعتبار الخسارة التى تترتب على الدفاع عن السفينة خسارة مشتركة وذلك فى العلاقة بين أصحاب المصالح المشاركة فى الرسالة البحرية ، وبين العلاقة القانونية التى تربط الملاحين بالمجهز ومدى ما يستحقونه من تعويضات عن الاصابات التى تلحقهم أثناء قيامهم بعملهم .

(٢) انظر فى عرض الآراء سالفة الذكر لاوندز وورودلف رقم ١٧٨ .

الفصل الثانى

الخسارات المصروفات

١٧٩ – قد تتحقق الخسارة المشتركة في صورة مبالغ تنفق في سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية[١]، وهذه المبالغ إما أن تنفق بسبب حادث يهدد الرسالة البحرية بطبيعته كغرق أو جنوح وتسمى حينئذ المصروفات الاستثنائية بطبيعتها ، وإما أن تكون المصروفات فى الأصل من التزامات مجهز السفينة ولكنها تعد خسارة مشتركة بسبب حادث تتعرض له الرحلة البحرية ، كمصروفات القطر البحرى والالتجاء ، وتسمى حينئذ بالمصروفات الاستثنائية بسبب إنفاقها . وقد تكون مصروفات تنفق بدلاً من مبالغ هى فى الأصل خسارة مشتركة ، أى أنها نفقات ليست فى الأصل خسارة مشتركة ولكنها تنفق بدلاً من خسارة لو تحققت لتوفر لها وصف الخسارات المشتركة المصروفات ومن ثم تسمى بالمصروفات البديلة[٢] substituted expenses كنفقات استئجار قاطرة بحرية تقطر السفينة إلى ميناء الوصول عند تعرضها لحادث بحرى يهدد الرسالة البحرية بدلاً من نفقات التجاء السفينة الى ميناء واصلاحها فيه .

١٨٠ – وفى المبحث الأول نعرض الأحكام العامة للخسارات المشتركة المصروفات ، وفى المبحث الثانى ندرس الخسارات المصروفات بطبيعتها ، وفى المبحث الثالث نبين الخسارات المصروفات بحكم سبب إنفاقها ، ونخصص المبحث الرابع للمصروفات البديلة .

---

(١) Extrarordinary expenditure وبالفرنسية Avariés-frais ويعبر عنها فى الفقه المصرى بالخسارات النقدية ، مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٤٢ وما بعده ، على البارودى رقم ٢٦٢ ، سمير الشرقاوى – القانون البحرى رقم ٥٩٣ والقانون البحرى الليبي رقم ٥١٨ ، وتسمى كذلك بالمصاريف أو المصروفات غير العادية والمصروفات التى ينفقها الربان ، على يونس – أصول القانون البحرى رقم ٥٥٩ ، ٥٧٧ ، ٥٨٤ ، كما سميت بالخسارات النقدية أو المصاريف ، على جمال الدين رقم ٧٣٦ ، وبالمصروفات الاستثنائية ، جمال الحكيم ص ٢١٥ .

(٢) dépenses substituées

المبحث الأول

الأحكام العامة للخسارات المصروفات

١٨١ – أشرنا فى مقدمة هذا الباب الى أن الخسارات المصروفات أكثر صور الخسارات المشتركة تحققا من الناحية العملية ، والرأى السائد يذهب إلى تقسيم الخسارة المشتركة إلى خسارة مادية تتحقق بالتضحية بالشحنة أو أجزاء منها أو بالسفينة ومهماتها ، وخسارات مصروفات . إلا أن هناك اتجاها إلى نقد هذه التفرقة تأسيسا على أن بعض الخسارات المادية تتخذ صورة المصروفات قبل تسوية الخسارة المشتركة ، كتلف يلحق السفينة نتيجة تجنيحها بقصد إنقاذ الرسالة البحرية ومن ثم يتعين إنفاق مبلغ لإصلاح التلف فور وقوعه فى سبيل المحافظة على الرحلة البحرية ، ويرى بعض أصحاب هذا الاتجاه أن من الأفضل القول بأن الخسارة المشتركة قد تقع نتيجة تضحية بالشحنة أو أجزاء من السفينة ومهماتها ، وقد تتحقق فى صورة إجراء يتخذه الربان فى ظروف استثنائية ولا يكون ملزما فى الأصل باتخاذه ولكن هذا الاجراء يؤدي إلى إنفاق مصروفات إضافية استثنائية[1] ، وقد انتقدنا هذا الاتجاه الذى لا يعدو أن يكون مخالفة للرأي السائد فقها وقضاء فى تقسيم الخسارات المشتركة ، ولا تترتب على ذلك الاتجاه أى نتائج قانونية أو عملية[2] .

١٨٢ – وذهب رأى فى الفقه الانجليزى إلى أن الأهمية الحقيقية للتفرقة بين الخسارات المادية sacrifice والخسارات المصروفات expenditure تنحصر فى أن التضحية المادية سواء أوردت على السفينة أم الشحنة لا يسهم المستفيدون منها فى الخسارة التى تترتب على التضحية إلا اذا أدت هذه التضحية إلى نتيجة

---

(١) "It would seem a more accurate classification to say that a general average loss may be the result of a sacrifice either of the cargo or of the ship, or may consist in the adoption of some extraordinary course of action, which the captain was therefore not bound to adopt, the adoption of which must lead to an increased expense."

لاوندز وورودلف رقم ٢٤٢

(٢) راجع ما سبق رقم ١٢٨ و ١٢٩ .

مفيدة هي نجاة الرسالة البحرية[1] بينما فى حالة الخسارات المصروفات يقوم حق من أنفقها فى مطالبة من أنفقت فى سبيل المحافظة على مصالحم بمجرد الإنفاق ، أى يحق له رفع دعوى المساهمة فى الخسارة المشتركة فور وقوعها[2] ، أيا كان مصير الرسالة البحرية . ولما كان القضاء الانجليزى قد استقر على ضرورة توفر نجاح الفعل الذى قصدت به التضحية فى السلامة العامة ، وأن تكون المصالح المشاركة فى المخاطرة البحرية قد أفادت من التضحية حتى تتوفر شروط تحقق الخسارة المشتركة ، كما استقر هذا القضاء وكذلك الفقه على أن هلاك المصالح المشاركة فى الرسالة البحرية قبل بلوغها ميناء الوصول يؤدى الى عدم توفر ما يبرر توزيع الخسارات المشتركة السابقة على هلاك الرسالة البحرية ، سواء أكانت الخسارة المشتركة مادية أم فى صورة مصروفات ، فقد تضاءلت أهمية الرأى الذى يفرق بين الخسارات المادية والخسارات المصروفات على أساس أن عدم تحقق النتيجة المفيدة يهدر حق المطالبة بالمساهمة فى الخسارات المادية دون أن يؤثر على قيام الحق فى المطالبة بالمساهمة فى الخسارات المصروفات ، خاصة وأن قواعد يورك وانفرس سارت فى نفس اتجاه القضاء والفقه الانجليزيين[3] .

التفرقة بين الخسارات المصروفات والمصروفات الخاصة particular charges:

۱۸۳ – إذا كانت التفرقة بين الخسارات المادية الخاصة والخسارات المادية المشتركة تفرقة يسيرة تحكمها شروط تحقق الخسارة المشتركة ، فإن التمييز بين

---

(۱) "There are in reality two kinds of general average loss, and they are commonly treated of under the headings of sacrifice and expenditure... The important distinction between the two is that the former is only contributed for if the rest of the adventure arrives in safety, whilst the latter is independant of the event of the voyage."

ديوكورث ص ۱۹۱۹ وأنظر أيضا ص ۱۹۷ .

وقد علل البعض هذا المبدأ بان الربان حين ينفق مبالغاً فى سبيل السلامة العامة لا يكون ممثلا للمجهز فحسب بل وكيلا عن جميع أصحاب المصالح المشاركة فى الرسالة البحرية وإذا كان قد تصرف فى نطاق هذه الوكالة within the bounds of such agency تعين على أصحاب المصالح التى كانت معرضة للخطر المساهمة فى تلك النفقات بحسب قيمة المصالح وقت إنفاق الخسارات المصروفات ، ولا ينطبق هذا الوضع على التضحيات المادية ، وينتر ص ٤٠٩ .

(۲) " There is an immediate vested claim for compensation" ديوكورث ص ۱۹۷ .

(۳) راجع ما سبق رقم ٦٠ و ٦١ و ٦٢ .

الخسارات المشتركة المصروفات[1] وغيرها من النفقات التى تقع خلال الرحلة البحرية وتعتبر خسارة خاصة particular average يتحملها المجهز أو الشاحن أمر يدق فى كثير من الأحيان ، ذلك أن إكمال الرحلة يستلزم نفقات كثيرة ، ويتحمل المجهز الجزء الأكبر منها تنفيذا لالتزامه باتمام النقل البحرى المتولد عن عقد النقل ، الا أن المجهز قد ينفق مبلغا فى سبيل السلامة العامة للعناصر المشاركة فى المخاطرة البحرية ، وهذه المبالغ تعتبر خسارة مشتركة إذا توفرت شروط تحقق تلك الخسارة ، ومن ثم يسهم فيها من يفيدون منها ، وهذه التفرقة بين الخسارات النقدية الخاصة وبين الخسارات المشتركة التى تتحقق فى صورة مصروفات تثير مسألة على درجة من الأهمية هي خشية التجاء المجهز أو الربان إلى الادعاء بأن المبالغ التى أنفقها تدخل فى نطاق الخسارة المشتركة حتى يسهم فيها أصحاب البضائع بدلا من أن يتحمل وحده هذه المبالغ ، وهذا التخوف من احتمال الادعاء والغش يقل نسبيا بالنظر إلى السفن الكبيرة التى تحمل بضائعا متنوعة ، اذ أن الربان هو الذى يتولى إنفاق المبالغ اللازمة لإتمام الرحلة وقد لا يكون متواطئا مع المجهز ، كما أن أصحاب البضائع لديهم القدرة على الدفاع عن مصالحهم ، ولكن احتمال الغش يتزايد فى حالة النقل بالسفن الصغيرة خاصة تلك التى يكون الربان هو فى نفس الوقت مالكا للسفينة أو شريكا فى ملكيتها co-propriétaire إذ تقوم له حينئذ مصلحة مباشرة فى إشراك الشاحنين فى تحمل المبالغ التى ينفقها ويكون فى الأصل ملتزما بإنفاقها ، بدعوى أنها أنفقت فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية[2] .

١٨٤ – وكقاعدة عامة مستقرة على نطاق دولى تعتبر المصروفات خسارة خاصة particular charges إذا كان إنفاقها خالصا فى سبيل المصلحة الخاصة لأحد أطراف الرسالة البحرية[3] ، كما لو وقع حادث للسفينة وهى فى عرض البحر استوجب إصلاحها لمنفعة المجهز ، فان نفقات الاصلاح والتجاء السفينة

---

(١) ويطلق عليها طبقا للعرف الانجليزى expenditure انظر ويرنر رقم ٥٩٨ ص ٤١٠

(٢) لكلير ص ٧٠ و ٧١ ، بارتل ص ١٧٨ و ١٧٩ ، باين ص ١٢٥ ، لورد شورلى وجايلز ص ١٩٦ و٢٠٢

(٣) "...incured for the exclusive benefit of any party of the common property."
ديوكورث ص ١٩٧ .

إلى ميناء للقيام به تعتبر خسارة خاصة لا يتحملها سوى المجهز ، كذلك الأمر لو أدى حادث إلى تعرض البضائع للهلاك أو التلف مما استوجب تفريغها فى سبيل المحافظة عليها ، فان نفقات التفريغ والتخزين وإعادة الشحن تعد خسارة خاصة تقع على عاتق أصحاب البضائع إذا لم يكن الناقل ملتزما بها بمقتضى عقد النقل .

١٨٥ – ويتجه الفقه والقضاء فى مصر وفرنسا الى أن معيار التفرقة بين المصروفات التى تعتبر خسارة خاصة وتلك التى تعد خسارة مشتركة أن المصروفات تعد خسارة مشتركة اذا كانت بحسب طبيعتها مصروفات غير عادية ذات طابع استثنائى[١] تنفق فى سبيل السلامة العامة ، كمصروفات تعويم السفينة بعد جنوحها[٢]، ونفقات المساعدة البحرية ومصروفات افتداء السفينة ونفقات تسوية الخسارات المشتركة ، كما تعد خسارات مشتركة المصروفات التى تكون بحسب طبيعتها نفقات عادية ولكنها تنفق بسبب وقوع حادث استثنائى[٣] ، كمصروفات القطر البحرى ونفقات الالتجاء الى ميناء لا يقع فى نطاق خط السير المحدد للسفينة وذلك بسبب حادث غير متوقع ، وأجور الملاحين ومؤونتهم طوال فترة توقف السفينة عن السفر بأمر صادر من الدولة التى تتبعها السفينة أو بأمر دولة أجنبية فى الحالة التى تكون السفينة فيها مستأجرة لفترة معينة ، وكذلك أجور الملاحين ومؤونتهم خلال توقفها فى ميناء لجأت اليه لإصلاحها وذلك خلال الفترة التى يستغرقها الإصلاح[٤] .

---

(١) frais qui ont un caractère exceptionnel par nature

(٢) les frais de renflouement انظر ريبير ج ٣ رقم ٢٢٩٦ وما بعده ، لكلير ص ٧٠ وما بعدها .
وقد نصت الفقرة ١٣ من المادة ٢٣٨ بحرى مصرى على أنه تعد من الخسارات المشتركة « المصاريف المنصرفة لتعويم السفينة المشحوطة عمدا لمنع انعدامها بالكلية او لمنع أخذ العدو لها وكذلك الخسارات التى تحصل ومحمولاتها معا أو لأحدهما فى هذه الحالة » .

(٣) frais de caractère exceptionnel par leur cause ريبير ج ٣ رقم ٢٢٩٦ وما بعده ، لكلير ص ٧١ ، شوفو رقم ٥١٦ .

(٤) انظر فى ضابط الخسارات المشتركة المصروفات مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٤٢ وما بعده ، والقانون البحرى اللبنانى رقم ٤٦٨ وما بعده ، على يونس – أصول القانون البحرى رقم ٥٨٤ وما بعده ، على جمال الدين رقم ٧٣٦ وما بعده ، على البارودى رقم ٢٦٢ وما بعده ، سمير الشرقاوى – القانون البحرى رقم ٥٩٣ وما بعده ، والقانون البحرى الليبى رقم ٥١٨ وما بعده .

١٨٦ – وفى القانون الانجليزى لا جدال فى اعتبار المصروفات التى تقع فى صورة نفقات إستثنائية[1] خسارة مشتركة ، وقد تقرر هذا المبدأ فى السابقة القضائية الأولى التى أرست قاعدة المساهمة فى الخسارة المشتركة[2] ، وذلك حين قرر القاضى لورنس أن الخسارات التى تترتب على تضحية استثنائية ، مادية كانت أم مصروفات expenses فى سبيل المحافظة على السفينة وشحنتها تعتبر خسارة مشتركة يسهم فيها كل أصحاب المصالح المشاركة فى الرسالة البحرية بحسب ما يملكه كل منهم[3] . وهذا المبدأ لا يعدو أن يكون توسيعا لنطاق قاعدة المساهمة فى الخسارة المشتركة التى تترتب على إلقاء البضائع فى البحر لتخفيف حمولة السفينة وهى القاعدة التى أوردها قانون رودس ، ثم توالت الأحكام الانجليزية فى المنازعات التى ثارت حول اعتبار المبالغ التى ينفقها المجهز خسارة مشتركة أم خاصة ، فقد قضى بأن هذه المبالغ تعتبر خسارة مشتركة general average expenses إذا انفقت لإنقاذ السفينة والشحنة معا لإعادة تعويم السفينة بعد غرقها أو جنوحها ، أما لو أنقذت الشحنة وتم تفريغها ثم أتخذت إجراءات لتعويم السفينة بعد ذلك وقطرها لإصلاحها فان نفقات إعادة التعويم والقطر والإصلاح تعتبر خسارة خاصة تقع على عاتق المجهز وحده[4] ، وحين لا تتعرض الرسالة البحرية لخطر يهددها ولكن تلفا يلحق السفينة يستوجب توجهها إلى ميناء لإصلاحها وتفرغ الشحنة حتى يصبح إصلاح السفينة ممكنا فان نفقات دخول

---

(١) extraordinary expenditure

(٢) Birkley v. Presgrave (1801) راجع ما سبق رقم ١٠

(٣) لاوندز ورودلف رقم ١٨ و ٣٣ و ٢٤١

(٤) Job v. Langton (1856) 26L.J.Q.B.97 - Kempt v. Halliday (1866) 34L.J.Q.B.233

مشار اليهما فى باين ص ١٢٦

ويوضح الفقه الانجليزى أن الخسارات المصروفات يجب أن ترتبط الى حد ما بحادث استثنائى

"Extraordinary expenditure must to some extent be connected with an extraordinary occasion

شارلزورث ص ٣٣٤ ، وعلى ذلك فالاستعمال غير العادى abnormal user لآلات السفينة والاستهلاك غير المعتاد للوقود لإعادة تعويم سفينة جانحة مهددة بالهلاك هى وشحنتها يعد ما يترتب عليهما نفقات استثنائية The Bona (1895) 7Asp.M.C.557 على عكس الاستخدام العادى لوقود السفينة لزيادة سرعتها فى الظروف العادية :

Société Nouvelle d'Armement v. Spillers and Bakers (1917) 1K.B.865

الميناء وتفريغ الشحنة تعد خسارة مشتركة ، ولا تعتبر كذلك مصروفات تخزين البضاعة ونفقات إصلاح السفينة وإعادة شحن البضائع ورسوم مغادرة الميناء والارشاد عند المغادرة ، ذلك أن هذه المصروفات وتلك النفقات تمت بعد انتهاء تعرض الرسالة البحرية بأكملها للخطر[1]

١٨٧ - ومن المقرر فى القانون الانجليزى أن مالك السفينة أو ربانها يقوم بانفاق المبالغ اللازمة فى سبيل إنقاذ الرسالة البحرية باعتباره ممثلا لمالك السفينة ولأصحاب البضائع ، وهو نفس المبدأ السائد فى الفقه والقضاء المصريين والفرنسيين والذى يقضي باعتبار الربان ممثلا قانونيا للمجهز والشاحنين[2] ، ولا يقوم بالانفاق باعتباره ممثلا قانونيا لمالك السفينة وحده[3] .

ويلاحظ أن الفقه الانجليزى القديم أقام مبدأ المساهمة فى الخسارة المشتركة فى حد ذاته على فكرة العدالة الطبيعية natural justice متأثرا فى ذلك بآراء إميريجون والفقهاء الفرنسيين القدامى ، وقد أسس البعض المساهمة فى الخسارة المشتركة على فكرة الصالح المشترك general utility فى المخاطرة البحرية ، وفى العصور الوسطى سادت فكرة الاتفاق الضمنى بين أصحاب المصالح المشاركة فى الرسالة البحرية فكرة التفويض الضمني[4] لربان السفينة فى القيام بالتضحية للصالح المشترك للرسالة البحرية ، وقد أسس رأى فى القضاء الانجليزى الخسارة المشتركة على السياسة القانونية العامة[5] ، ولكن ليس ثمة خلاف حول ضرورة وقوع اجراء التضحية[6] فى ظروف استثنائية خارج المقتضيات العادية لتنفيذ

(١) Sevends v. Wallace (1885) 10Asp. Cas. 404

(٢) مصطفى كمال طه - الوجيز رقم ٢١٣ و ٢١٤ ، على يونس - أصول القانون البحرى رقم ٢٧٨ وما بعدها ورقم ٢٩٣ وما بعدها ، على جمال الدين - الوسيط فى القانون البحرى رقم ١٤٠ و ١٤١ .

(٣) Morrison S.S. Co. v. Greystocke Castle (1947) App. Cas. 265, 294

وقد ورد بأسباب لورد بورتر فى حكم مجلس اللوردات :

"So in the present case the owners ... pledged their own credit as principals to answer for the general average expenditure, but yet acted as agents for the contributories including the cargo-owners in incurring the expense"

(٤) implied contracts or implied agency

(٥) the general policy of the law

(٦) general average act

المجهز التزامه باتمام الرحلة البحرية ، ولذلك يتعين عند النظر فيما إذا كانت المبالغ التى أنفقت تعد خسارة مشتركة أم خاصة أن يرجع إلى شروط عقد النقل البحرى ، وعلى وجه الخصوص ما قد يتضمنه من شروط استثنائية exceptional clauses متصلة بإعفاء الناقل من بعض التزاماته ، وبالتالى اذا كانت المبالغ قد أنفقت تنفيذا لالتزامات المجهز بمقتضى شروط عقد النقل[1] فلا تعتبر حينئذ مصروفات استثنائية[2] ، واذا لم تنفق المصروفات تنفيذا لالتزامات المجهز يمكن اعتبارها خسارة مشتركة حين تتوفر شروط تحقق هذه الخسارة .

١٨٨ – وإذا كان من المقرر أن المصروفات لا تعد خسارة مشتركة إلا إذا كانت مصروفات استثنائية بطبيعتها ، وأن يكون إنفاقها مرتبطا بظروف استثنائية[3] ، فقد اتجهت بعض الأحكام الانجليزية القديمة إلى أن النفقات تعد خسارة مشتركة إذا كانت نفقات استثنائية ليس فقط لأنها استثنائية من حيث جسامتها ولكن يجب أن تكون كذلك من حيث نوعها[4] ، وتأسيسا على ذلك لم تعتبر هذه الأحكام خسارة مشتركة النفقات المترتبة على زيادة استهلاك وقود السفينة ودفع أجور إضافية للملاحين نتيجة اتخاذ اجراءات فى ظروف خارجة عن المقتضيات العادية للرحلة البحرية ، كتوجيه السفينة الى ميناء التجاء من أجل السلامة العامة للرسالة البحرية ، وفى تعليل هذا الحكم أورد القاضى بلاكبرن فى أسباب قضائه أن الاجراءات التى اتخذت وإن ترتب عليها زيادة استهلاك الوقود زيادة استثنائية الا أنها لا تجعل النفقات التى ترتبت على ذلك مصروفات استثنائية ، ولعل ما أدى

---

(١) "incurred in carrying out the shipowner's obligations under the contract of carriage."
لاوندز وورودلف رقم ٢٤١ .

(٢) باين ص ١٢٥

(٣) "extraordinary in its nature" ديوكورت ص ١٩٧ ومشار فيه الى قضيتى
Kempt v. Halliday (1865) 6B and S.723-Rose v. Bank of Australia (1894) App.Cas. 687
وانظر لورد شورلى وجايلز ص ١٩٦ و ٢٠٣ ، باين ص ١٧٩ ، شارلزوث ص ٣٣٤ ستيفنس وبورى ص ٣٥٦ :
Extraordinary expenditure must be connected with an extraordinary occasion,..."

(٤) "Extraordinary not merely in degree but in kind"
لاوندز وورودلف رقم ٨٩ قضية Wilson v. Bank of Victoria (1867) L.R.2Q.B.203

بالقاضي إلى هذا التقدير الخاطئ في نظرنا ما جاء بحكمه من أن هذه النفقات لا تعد مماثلة للمصروفات التي تترتب على استئجار بحارة إضافيين لضخ المياه التي تتسرب إلى داخل السفينة وتتجمع فيها مما يهددها بالغرق حتى تظل السفينة طافية ، وقد لقي الحكم نقدا شديدا من الفقه لما قام عليه من فساد في الاستدلال ، إذ أنه يتعارض مع قواعد تحقق الخسارة المشتركة والمساهمة فيها منذ أن وردت في قانون رودس ومع حكم القاضي لورنس الذي يعد أول سابقة قضائية في انجلترا أرست نظام الخسارات المشتركة في القانون الانجليزي[1] والذي قضى بأن جميع الخسارات التي تترتب على تضحية مادية أو نفقات استثنائية للمحافظة على السفينة وشحنتها تعد خسارة مشتركة ، ومن الجلي أنه ليس ثمة فارق بين صورتي النفقات الناشئة عن زيادة استهلاك الوقود واستخدام بحارة إضافيين طالما أن الهدف من الاجراء هو حماية الرسالة البحرية من الخطر الذي يهددها .

١٨٩ — ويفرق رأي في الفقه الانجليزي بين نوعين من الخسارات المشتركة المصروفات تفرقة تماثل تفرقة الفقهين المصري والفرنسي بين خسارات تتحقق في صورة مصروفات تنفق عند تعرض السفينة لحادث يهدد الرحلة البحرية[2] ومثالها نفقات المساعدة البحرية حين تتعرض السفينة للغرق أو الحريق أو الجنوح ، وهي المصروفات التي يعبر عنها في الفقهين المصري والفرنسي بالمصروفات ذات الطابع الاستثنائي ، وبين مصروفات تنفق عند توجيه السفينة الى ميناء التجاء[3] وهي ما يسمى في الفقهين المصري والفرنسي بالمصروفات التي تنفق بسبب حادث استثنائي وهي في الأصل تقع على عاتق المجهز ولكنها تعد خسارة مشتركة إذا تسبب في إنفاقها حادث استثنائي كمصروفات الالتجاء أو القطر البحري ،

---

(١) Birkley v. Presgrave (1801) 1East 220 ما سبق رقم ١٠ و١٨٦ .

(٢) "Frist, expenses occaisioned by measures taken to rescue a ship which has met with some serious disaster." لاوندز وورودلف رقم ٢٤٢

(٣) "Second, expenses incurred by bearing up for a port of refuge, in order to repair a ship or otherwise to avert a danger threatening ship and cargo if she were to remain at sea."

ويضيفون كنوع ثالث للخسارات المصروفات ، المصروفات البديلة substituted expenses وهي على ما سيتضح ليست من الخسارات المشتركة وانما تنفق بدلا من خسارة لو تحققت لاعتبرت خسارة مشتركة

ونحن نفضل تسمية الخسارة المشتركة التى تتحقق فى صورة مصروفات ذات طابع استثنائى بالخسارات المصروفات بطبيعتها ، والمصروفات التى تنفق بسبب حادث استثنائى بالخسارات المصروفات بسبب إنفاقها ، وهاتان التسميتان فى نظرنا أوضح فى الدلالة على طبيعة الخسارات المشتركة المصروفات وأيسر فى التعبير عن صورتى الخسارات المصروفات .

المبحث الثانى

الخسارات المصروفات بطبيعتها

١٩٠ – نقصد بهذا النوع من الخسارات المشتركة المصروفات المبالغ التى تنفق وتكون بحكم طبيعتها نفقات استثنائية اذ أنها تنفق عندما تتعرض الرسالة البحرية لخطر يهددها ، ومن ثم لا تعد ابتداء نفقات عادية بحيث تقع على عاتق مالك السفينة تنفيذا لالتزامه باتمام الرحلة ، وإنما ينفقها مالك السفينة فى سبيل إنقاذ الرسالة البحرية من خطر داهم يهدد بهلاكها[١] كغرق أو جنوح أو حريق وذلك فى سبيل السلامة العامة .

١٩١ – ونعرض لأهم صور الخسارات المصروفات بطبيعتها ، ففي الفرع الأول نتناول مصروفات المساعدة والانقاذ ، وفى الفرع الثاني نوضح حكم تعويم السفينة بعد جنوحها ، وفى الفرع الثالث نعرض لنفقات افتداء السفينة وحمولتها ، وفي الفرع الرابع نبحث النفقات المترتبة على تحقق خسارة مشتركة .

الفرع الأول – نفقات المساعدة والانقاذ

١٩٢ – تعتبر نفقات المساعدة والإنقاذ[٢] الصورة الفذة للخسارات المشتركة

(١) imminent danger of total loss

(٢) تسمّى عمليات المساعدة والانقاذ فى النظام الانجلوسكسونى salvage operations دون تفرقة بين المساعدة والانقاذ assistance et sauvetage كما هو الشأن فى القانون الفرنسى ، أنظر ربيير ج ٣ رقم ٢١٥٢ وما بعدها ورقم ٢١٥٤ وقد ساد فى مؤتمر بروكسل عام ١٩١٠ الذى وضع المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحرى التى عقدت فى بروكسل فى ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ الاتجاه الانجلوسكسونى بشأن عدم التفرقة بين المساعدة والإنقاذ .

المصروفات بطبيعتها[1] ، أى للمصروفات ذات الطابع الاستثنائي كما جرى الفقه على تسميتها ، ذلك أنها تنفق عادة لإنقاذ الرسالة البحرية من خطر حال يهددها ، وهي لا تعد بطبيعة الحال خسارة مشتركة إلا إذا أنفقت في سبيل السلامة العامة للسفينة وشحنتها .

وعمليات الإنقاذ تقع حين تتعرض السفينة لخطر حال أو محتمل الوقوع[2] ، ولا يشترط أن يكون الخطر الذى يهدد السفينة ناجم عن أخطار البحر perils of the sea أي مترتب على اشتداد الرياح والأمواج ، بل يكفى أن يهددها حادث مما يقع للسفينة أثناء المخاطرة البحرية[3] maritime perils كالحريق وتوقف آلات السفينة بحيث تتعرض لخطر الجنوح أو الغرق نتيجة فقدها قوتها المحركة وكذلك حدوث نقص كبير فى الأيدى العاملة على ظهر السفينة نتيجة وباء يؤدى إلى مرض أو وفاة أغلب بحارتها ، وقد أوضح القاضى الدكتور لوشنجتون أن الحادث الذى يستوجب الإنقاذ قد لا يعرض السفينة لخطر حال وإنما يجعلها عرضة للهلاك إذا لم تقع المساعدة[4] .

---

(١) لاوندز ورودلف رقم ٢٤٣ ، ديوكورث ص ١٩٧ ، بارتل ص ١٧٩ ، ريبير ج ٣ رقم ٢٢٩٩ ، لكلير ص ٧٢ وقد أشار الى الفرض الذى فيه يهجر البحارة السفينة وهى فى عرض البحر ثم تقع عملية مساعدة أوانقاذ ، وقد ذهب رأى الى أن الرابطة consortium التى تجمع بين أصحاب المصالح المشاركة فى الرحلة البحرية تنفصم بترك البحارة السفينة ومن ثم لا تعد نفقات الانقاذ خسارة مشتركة ، ولكن المجهز يستطيع الرجوع على الشاحنين بنصيب كل منهم فى نفقات المساعدة والإنقاذ باعتبار أنه قام بعمل من أعمال الفضالة ، ريبير ج ٣ رقم ٢٢٤٣ و ٢٢٩٩ والرأى الغالب يعتبر هذه المصروفات خسارة مشتركة .

(٢) actually or prespectively in danger لاوندز ورودلف رقم ٢٤٩

(٣) فى التفرقة بين حوادث البحر والحوادث البحرية – رسالتنا الاعفاءات والمسموحات فى التأمين البحرى القاهرة ١٩٦٦ رقم ٢٤٢ وما بعدها .

(٤) "All services rendered at sea to a vessel in distress are salvage services. It is not necessary, I conceive, that the distress should be immediate and absolute, it will be sufficient if, at the time the assistance is rendered, the vessel has encountered any damage or misfortune which might possibly expose her to destruction if the services were not rendered."
The Charlotte (1848) 3 w. Rob. 68 at p.71
مشار اليها فى لورد شورلى وجايلز ص ٢٧٧ ، وانظر ريبير ج ٣ رقم ٢١٥٠ : "il suffit qu'il
←

١٩٣ – ولم ترد في القانون البحري المصرى نصوص بشأن الإنقاذ البحرى ، وقد جرى القضاء المختلط على تطبيق أحكام المعاهدة الدولية التى عقدت عام ١٩١٠ فى بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بالمساعدة والإنقاذ[١] حتى قبل انضمام مصر إلى تلك المعاهدة بالقانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٤١ الذى سرت بمقتضاه أحكام المعاهدة ابتداء من أول يناير ١٩٤٤ ، وفى فرنسا صدر قانون في ٢٩ ابريل ١٩١٦ نظم أحكام المساعدة البحرية على غرار معاهدة بروكسل عام ١٩١٠ .

١٩٤ – وفي القانونين المصرى والفرنسى تتميز المساعدة البحرية بأنها عملية احتمالية يقوم بها من يقدمها على مسئوليته عندما تكون السفينة التى تقدم اليها المساعدة فى حالة خطر أو احتمال خطر يهددها ، سواء فى ذلك أن تكون المساعدة قد قدمت بناء على طلب السفينة المعرضة للخطر أم بغير طلب منها ، وإذا أدت المساعدة الى نتيجة مفيدة استحق من قدمها مكافأة[٢] Reward تتحدد اتفاقا أو قضاء ، وذلك إذا لم يكن تقديم المساعدة بناء على التزام سابق ممن قدمها قبل أن تتعرض السفينة للخطر[٣] .

y ait un danger possible et prévu" مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٤٨٧ والقانون البحرى اللبنانى رقم ٤٢٢ ، على يونس – أصول القانون البحرى رقم ٥٥٠ ، على جمال الدين – القانون البحرى رقم ٦٦٧ ، على البارودى رقم ٢٣٣ ، سمير الشرقاوى – القانون البحرى رقم ٥٥١ ، القانون البحرى الليبي رقم ٤٧٨ .

(١) استئناف مختلط ١٦ مارس ١٩١٠ بلتان ٢٢–١٩٨ ، ٦ مايو ١٩٢٥ بلتان ٣٧–٤٠٣ وقد نظم مشروع القانون البحرى المصرى أحكام المساعدة والإنقاذ فى المواد من ٢٥١ الى ٢٦١ على غرار أحكام معاهدة بروكسل .

(٢) rémunération وذلك تطبيقا لمبدأ no cure no pay ولا تعنى النتيجة المفيدة أن تنقذ السفينة إنقاذا كاملا ، وانما يكفى أن تصبح فى مركز أفضل وحالة من الأمن أكثر مماكانت عليه ، ريبير ج ٣ رقم ٢١٦٨ فيا يختص بالمساعدة الاتفاقية ورقم ٢١٧٦ بشأن المكافأة المستحقة قانونا ، شوفو رقم ٨٨٠ ، مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٤٩٥ ، على يونس – أصول القانون البحرى رقم ٥٥١ ، على جمال الدين رقم ٦٨٠ ومشار فيه الى المحكمة الانجليزية العليا فى ١٩ ابريل ١٩٢٢ دور – ٣ – ٢٠٧

(٣) ولذلك لا يستحق بحارة السفينة مكافأة مساعدة لأنهم يلتزمون ببذل جهودهم لمساعدة السفينة بمقتضى عقد العمل البحرى ، وكذلك السفينة القاطرة tug اذا استؤجرت لعملية قطر towage عادية ، ولكنها تستحق مكافأة اذا قدمت للسفينة المقطورة خدمات استثنائية خارج نطاق تنفيذ عقد القطر البحرى ، مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٠٠ ، على يونس – أصول القانون البحرى رقم ٥٤٥ ، على جمال الدين رقم ٦٨٧ وما بعده ، سمير الشرقاوى رقم ٥٦٥ .

١٩٥ - وفى النظام الانجلوسكسونى يفرق جانب من الفقه بين مكافأة المساعدة التى ينشأ الالتزام بدفعها من القانون ، وتلك التى تستحق بناء على اتفاق السفينة التى تطلب المساعدة مع السفينة التى تقدمها ، وكذلك المبالغ اللازمة لاسترداد الأشياء التى تكون فى حيازة من قام بالإنقاذ [١] . وأول نوع منها المصروفات التى تعرف بنفقات المساعدة salvage charges ويقصد بها المبالغ التى يكون مصدر الالتزام بدفعها أحكام القانون البحرى ، ولا ينشأ هذا الالتزام عن اتفاق ، وتلك المبالغ لا تعتبر خسارة مشتركة طبقا للنظام الانجليزى إذ القاعدة المقررة فيه أن كلا من المصالح التى تشارك فى المخاطرة البحرية تتحمل لحسابها حصة فى نفقات المساعدة والإنقاد إذا أفادت من أعمال المساعدة ومن ثم فإن دفع قيمه المكافأة لا يتم فى سبيل السلامة العامة ، ونرى أن هذا الحكم يتفق مع القواعد العامة لتحقق الخسارات المشتركة والتى تقضى بأن تكون التضحية إختيارية [٢] -voluntary sacrifice تتجه إليها إرادة الربان فى سبيل السلامة العامة ، وهو أمر لا يتحقق فى صورة المساعدة التى تقدم للسفينة دون اتفاق بينها وبين من يقدم المساعدة [٣] .

أما المبالغ التى تستحق كمكافأة على أعمال المساعدة نتيجة اتفاق payable under contract فهى تدخل فى نطاق الخسارات المشتركة لو توافرت لها شروط تحقق هذه الخسارة وكانت تضحية إختيارية فى سبيل السلامة العامة للرسالة

---

(١) لاوندوز ورودلف رقم ٢٤٣ وما بعده وانظر فى شروط استحقاق مكافأة المساعدة لورد شورلى وجايلز ص ٢٧٦ و ٢٨٦ وفى أثر خطأ من يقدم المساعدة على استحقاقه المكافأة :

The Tojo Mariu (1968) 2LI.L.R.436, (1969) Lloyd Rep. 133 وفيها قضى باستحقاق المكافأة ولو وقع خطأ ممن قدمها طالما أنه غير معتمد ، وان أثر الخطأ قاصر على تخفيض المكافأة .

(٢) راجع ما سبق رقم ٣٢ وما بعده .

(٣) عرّف قانون التأمين البحرى الانجليزى الصادر عام ١٩٠٦ نفقات المساعدة فى الفقرة الثانية من المادة ٦٥ بأنها المساعدة المستحقة طبقا للقانون البحرى خارج نطاق اتفاقية المساعدة :

Salvage charges means the charges recoverable under maritime law by a salvor independently of contract

ويلاحظ أن المؤمن يضمن الخسارة التى تتحقق فى صورة مكافأة مساعدة من هذا النوع طالما أن المساعدة تحول دون تحقق خسارة مضمونة ، ما لم يرد بغير ذلك نص صريح فى وثيقة التأمين ، وعلى ذلك نصت الفقرة الأولى :

Subject to any express provision in the policy, salvage charges incurred in preventing a loss by perils insured against may be recovered as a loss by those perils.

البحرية ، ذلك أن اتفاق ربان السفينة المعرضة للخطر مع من يقوم بالإنقاذ يتوفر به شرط الاختيار واتجاه نية الربان إلى اتخاذ إجراء السلامة العامة general average act ، ولا تعتبر خسارة مشتركة وتظل فى نطاق الخسارة الخاصة المصروفات التى لا ينطبق عليها التكييف القانونى للخسارة المشتركة ، ومن الناحية العملية تعتبر مكافأة المساعدة إن تمت بناء على اتفاق سابق من الخسارات المشتركة المصروفات expenditure .

وبالنسبة لمصروفات استعادة الأشياء التى يتم إنقاذها من حيازة من قدم المساعدة[1] فهى لا تنفق فى سبيل السلامة العامة ، وإنما لمصلحة مالك الأشياء التى تكون فى حيازة من قام بالمساعدة ، ومن ثم فلا وجه لاعتبارها خسارة مشتركة .

١٩٦ – وقد أقر القضاء الانجليزى أن لربان السفينة سلطة طلب المساعدة البحرية فى حالات الضرورة التى تستوجب هذه المساعدة عند تعرض السفينة للخطر ، وتوفر حالة الخطر مسألة موضوعية تقدرها المحكمة على أساس معيار التصرف الذى يقوم به الربان الحريص أو الكفء[2] ، ولا يشترط أن يكون الخطر حالا وإنما يكفى أن تكون السفينة قد أصيبت بتلف أو صادفتها ظروف سيئة يقوم معها احتمال هلاكها لو أن المساعدة لم تقدم لها[3] ، وتصرف الربان حين يطلب المساعدة يعتبر ملزما لكل من أصحاب السفينة والشحنة فيما يختص بدفع مكافأة المساعدة بشرط أن يكون لتصرفه أسباب معقولة ، ومن ثم لا تلزمهم اتفاقات المساعدة التى يعقدها الربان إن كان من الجلى أنها لا تحمل على أسباب معقولة[4] .

---

(١) Expenditure in recovering possession from salvors

(٢) "The test which has been applied is: Would the master, as a reasonably prudent man, if asked whether he required assistance have answered: Yes or no..."

لورد شورلى وجايلز ص ٢٧٦ وفى ص ٢٧٧ أشار لمعيار :

reasonably prudent or skilful seaman

(٣) راجع ما سبق رقم ١٩٢ .

(٤) "He (the master) has, however, no authority to bnid his principals to anything distinctly unreasonable"

لاوندز وورودلف رقم ٢٤٧ ص ١٣١ والأحكام المشار اليها فى هامش ١١ وقضية :

Société Anonyme Nouvelle d'Armement v. Spillers and Bakers (1917) 1K.B.865

وليس للربان كذلك أن يعقد اتفاقات مساعدة مستهدفا مصلحة أحد أطراف الرسالة البحرية مميزا إياه على مصالح باقي الأطراف one sided contracts كما لو عقد اتفاقا لإنقاذ السفينة وشحنتها من خطر يهدد الرسالة البحرية كلها بشرط أن يدفع مالك السفينة مبلغا معينا كمكافأة مساعدة من السفينة على أن يكون لمن يقوم بعملية الانقاذ أن يحصل على أكبر مبلغ يستطيع الحصول عليه من أصحاب الشحنة كمكافأة عن إنقاذها ، ذلك أن مثل هذه الاتفاقات تفتح المجال لضروب من الغش إضرارا بالشاحنين إذ تتم اتفاقات الربان مع من يقوم بالمساعدة متضمنة ميزات لمالك السفينة على حساب الشاحنين ، خاصة وأن من يتولى القيام بالمساعدة يضمن معاونة الربان له في الحصول على مكافأة أكبر من أصحاب الشحنة.[١]

١٩٧ - وقد تتم عمليات المساعدة والإنقاذ بمقتضى اتفاق صريح أو استجابة لطلب من ربان السفينة كما لو وضع على صارى السفينة علما أو شارة تدل على طلب المساعدة من السفينة الأخرى ، ولكن هناك حالات تدعو فيها الضرورة إلى تقديم مساعدة بغير طلب من ربان السفينة تطوعا ممن يهب إلى مساعدتها[٢] ، وحتى في هذه الحالة تنشئ عملية المساعدة لمن يقدمها حقاً في الحصول على مكافأة المساعدة والإنقاذ ، ولا يمكن القول في مثل هذه الظروف بأن المكافأة لا تستحق إلا إذا ثبت ان ربان السفينة التي تمت مساعدتها قد طلب أو قبل المساعدة صراحة ، لأن ذلك يؤدي إلى التهاون والبطء في عمليات المساعدة والإنقاذ في ظروف من الاستعجال تتطلب سرعة تقديم المساعدة ، كما لا يحول دون استحقاق المكافأة أن يكون الالتزام بالمساعدة مصدره القانون ، كما هو الشأن في حالة التصادم طبقا لما تقضي به المادة ٤٢٢ من قانون التجارة البحرية الانجليزي[٣]
Merchant and Shipping Act, 1894

---

(١) لاوندز وورودلف - المرجع السابق .

(٢) salvors acting as volunteers

(٣) S.S. Melanie v. S.S. San Onofre (1925) A.C.246 وكذلك تستحق المكافأة ولو قُدمت المساعدة لسفينة لنفس مالك السفينة التي تقدم لها المساعدة Sister ship ، وانظر قضية Owners of Beaverford v. Owners of Kafiristan (1937) 53T.L.R.1010 لورد شورلي وجايلز ص ٢٧٨

۱۹۸ – ولا شك فى أن مكافأة المساعدة والإنقاذ تعتبر خسارة مشتركة طالما أن عمليات المساعدة والانقاذ تستهدف من بدايتها إلى نهايتها إنقاذ الرسالة البحرية كلها ، كما لو قامت سفينة بمساعدة أخرى عن طريق قطرها بعد جنوحها ، ذلك أن إنقاذ السفينة وهى مشحونة يؤدى فى ذات الوقت إلى إنقاذ شحنتها ، ولا نزاع فى أن مكافأة المساعدة لا تعد خسارة مشتركة إذا انصبت أعمال المساعدة على محاولة إنقاذ أجزاء من الرسالة البحرية كل على حدة بحيث لا يؤدى إنقاذ أحد هذه الأجزاء إلى إنقاذ الرسالة كلها ، كما لو تحطمت سفينة مشحونة واستهدفت عمليات الإنقاذ تخليص البضائع المتناثرة على سطح الماء وما يمكن استعادته من أجزاء السفينة ومهماتها ، وعلة هذا الحكم أن أعمال الإنقاذ لا ترد على الأموال المشاركة فى المخاطرة البحرية ككل ، لأن اتحاد المصالح Union d'intérêts ينتهى بتحطم السفينة وانفصال عناصر الرحلة البحرية كل عن الآخر .

۱۹۹ – وتثور الصعوبة بشأن أعمال المساعدة والإنقاذ التى يقصد بها إنقاذ كل المصالح التى تحتويها الرسالة البحرية the whole property أو إنقاذ أكبر قدر يمكن إنقاذه ولكن الإنقاذ لا يتم خلال عملية واحدة وفى نفس الوقت ، ولكن عن طريق عمليات متعاقبة لا تهدف أى منها إلى إنقاذ الرحلة البحرية كلها وإنما تستهدف كل عملية جانبا من الأموال المشاركة فى المخاطرة ، وقد تؤدى بعض عمليات الإنقاذ إلى تسهيل إنقاذ جانب آخر من الرسالة ، وكذلك الحال لو جنحت السفينة وكان تعويمها أمراً غير مؤكد ، فتتم عمليات الإنقاذ بداءة لتخليص الشحنة بإخراجها من السفينة ، وهذه العمليات فى حد ذاتها تؤدى إلى تخفيف حمولة السفينة بحيث تسهل فيما بعد عملية إنقاذ السفينة عن طريق سحبها من موقع جنوحها كما تيسر إجراء إصلاحات فى السفينة ، وتسمى هذه العمليات المتعاقبة بأعمال المساعدة والإنقاذ المراكبة[1] ، وقد اختلف الرأى حول ما إذا كانت مكافأة المساعدة عن العمليات المتعاقبة تعتبر خسارة مشتركة أم خسارة خاصة ، فقد ذهبت بعض الأحكام الى أنها خسارة مشتركة سواء فى ذلك المكافأة عن إنقاذ البضائع أم السفينة[2] ، واتجهت أحكام أخرى إلى أنها خسارة خاصة[3] ،

(۱) complex salvage operations لاوندز وردولف رقم ۲۵۷ .

(۲) Moran v. Jones (1857) 7E and B. 523; Kempt v. Halliday (1865) 6B and S.723

(۳) Walthew v. Mavrojani (1870) L.R. Exch. 116

وفرقت أحكام أخرى بين المكافأة عن إنقاذ الشحنة فاعتبرتها خسارة مشتركة وبين نفقات إنقاذ السفينة التى اعتبرتها خسارة خاصة تقع على عاتق مجهزها[1] .

وقد ذهب الفقيهان لاولندز [2] وكارفر [3] إلى أن نفقات عمليات الإنقاذ للسفينة ينظر اليها من مجموعها ، فهى إما أن تعتبر كلها خسارة مشتركة إذا كانت العمليات تستهدف إنقاذ الرسالة البحرية كلها ، وإما أن تعتبر خسارة خاصة إذا كان الهدف منها إنقاذ جانب من المصالح المشاركة فى المخاطرة البحرية [4] ، ويؤيد هذا الرأى فى نظرنا أنه يتفق مع القواعد العامة فى تحقق الخسارة المشتركة والتى تتطلب أن تتم التضحية لإنقاذ الأموال المشاركة فى المخاطرة البحرية من خطر يهددها ، كما أنه ليس من المنطقى ما ذهب إليه الاتجاه الثالث الذى فرق بين المكافأة المستحقة عن إنقاذ الشحنة واعتبرها خسارة مشتركة وبين المكافأة المستحقة عن إنقاذ السفينة واعتبرها خسارة خاصة ، فطالما أن عمليات المساعدة وإن كانت مركبة تستهدف أجزاء من الرسالة البحرية فيتعين أن يضفى عليها وصف قانونى واحد ، وفى نظرنا أن وقوع أعمال المساعدة متعاقبة أو على مراحل لا يؤثر على الهدف منها وهو إنقاذ مجموع العناصر المشاركة فى الرحلة ، ومن ثم تعد مكافأة الإنقاذ خسارة مشتركة .

وقد أوضحنا من قبل أن صياغة عام ١٩٧٤ لقواعد يورك وانفرس استحدثت القاعدة رقم ٦ التى تقضى باعتبار مكافأة المساعدة salvage remuneration خسارة مشتركة سواء أكان الإنقاذ بمقتضى عقد أم لا طالما أن عمليات المساعدة تمت فى سبيل حماية الأموال المشاركة فى المخاطرة البحرية [5].

---

(١) Job v. Langton (1856) 6E and B. 779; Royal Mail Steam Packet Co. v. English Bank of Rio (1887) 19Q.B. 362

(٢) The Law of General Average- 4th. ed. pp.158-160

(٣) British Shipping Lwas. Vol 3. Carver, carriage by Sea, 11th. ed. s. 909

(٤) ويؤيد الفقيه الانجليزى Benecke نفس الاتجاه ، انظر عرض هذه الآراء فى لاوندز وردولف رقم ٢٦٨ و ٢٦٩ و ٢٧٠

(٥) راجع ما سبق رقم ١٦٨

الفرع الثانى – **نفقات تعويم السفينة بعد جنوحها**

٢٠٠ – أوضحنا من قبل أن تجنيح السفينة عمدا فى سبيل السلامة العامة يعد تضحية تستهدف إنقاذ الرسالة البحرية ويرتب خسارة مشتركة ، وعلى ذلك نصت الفقرة الثانية من القاعدة رقم ٥ من قواعد يورك وأنفرس[١] .

وإذا جنحت السفينة أثناء سيرها وعرضها هذا الحادث البحرى وشحنتها للخطر ، فإن الإجراءات التى تتخذ فى سبيل تعويمها لانقاذها وشحنتها تعد عملا يستهدف السلامة العامة general average act ومن ثم فالخسارات التى تترتب عليه تعد خسارة مشتركة .

وقد أوضح القاضى بلاكبرن فكرة اعتبار المصروفات التى تنفق لتعويم السفينة بعد جنوحها خسارة مشتركة بقوله إن مالك السفينة قد يضحى بصواريها أو هلبها لتعويمها بعد جنوحها وتعد قيمة هذه الأجزاء خسارة مشتركة طالما أن التضحية وقعت فى سبيل السلامة العامة ، ولا يختلف الأمر لو أن مالك السفينة أنفق مبلغا ليحصل على نفس النتيجة وهى تعويم السفينة بعد جنوحها[٢] .

٢٠١ – وإذا وقع الجنوح stranding كحادث جبرى فإن مالك السفينة لا يسأل عن الخسارة التى تلحق البضائع نتيجة الجنوح[٣] كما قد يترتب على هذا الحادث توقف الرحلة البحرية[٤] ، وإذا أفرغت البضاعة من السفينة فإن نفقات تعويم السفينة بعد التفريغ تقع على عاتق المجهز لأن إنفاقها يتم لصالحه وحده

---

(١) راجع ما تقدم رقم ١١٩ وقد أوضحنا أن الخسارة لا تعد مشتركة اذا ترتبت على تجنيح السفينة عمدا فى الفرض الذى يكون فيه الجنوح محتما ، وقد ألغى هذا الحكم فى صياغة قواعد عام ١٩٧٤ ، راجع ما سبق رقم ١٢٣ .

(٢) Kempt v. Halliday (1865) L.J.Q.B.233 مشار اليها فى لاوندز وورودلف رقم ٣٤ ونفس المبدأ تقرر فى قضية أشار اليها ديوكورث ص ١٩٧ :

Plummer v. Wildman (1815) 3M. and S. 482

(٣) مصطفى كمال طه رقم ٣٥٤ ، على يونس رقم ٤٨٠ على جمال الدين – ١٩٧٠ رقم ٨٨٣ وما بعده ، وانظر فى القوة القاهرة التى تصلح سببا لإعفاء الناقل من المسئولية نقض مصرى فى ١٧ مايو ١٩٦٦ ، مجموعة أحكام النقض السنة ١٧ ص ١١٣١ .

(٤) واذا تعذر على الناقل إتمام النقل البحرى فيستحق نسبة من أجرة النقل بمقدار ما تم من الرحلة fret de distance وبذلك تقضى الفقرة الرابعة من المادة ١١٥ بحرى مصرى .

ولا مجال في هذه الحالة لتطبيق أحكام الخسارة المشتركة ، أما إذا فضل الشاحنون إبقاء بضائعهم على ظهر السفينة فإن نفقات تعويم السفينة تعد خسارة مشتركة إذا كان الهدف منها إنقاذ الرسالة البحرية من خطر يهددها وتوفرت شروط تحقق هذه الخسارة ، رغم أن التضحية المتمثلة في إنفاق مصروفات إعادة التعويم تعد نتيجة وقوع خسارة خاصة سابقة ، وقد استقر الفقه والقضاء على أن وقوع التضحية نتيجة خسارة خاصة لا يحول دون اعتبار التضحية خسارة مشتركة ، مادية كانت هذه التضحية أم مصروفات[1] ، فتحقق الخسارة الخاصة يعتبر ظرفا استثنائيا تتعرض له الرسالة البحرية إذا توفرت له مقومات الحادث peril طالما أن التضحية الاستثنائية وقعت باختيار الربان ليجنب الرسالة البحرية ما يترتب على هذا الحادث . وقد نصت القاعدة رقم ١٣ من القواعد التي استقرت في العمل والتي وضعها اتحاد مصفي الخسارات البحرية على أنه في حالة جنوح السفينة وتخفيف حمولتها من أجل إعادة تعويمها عن طريق وضع البضائع في عائمات حتى تنتهي عملية التعويم ثم يعاد شحنها ، فإن نفقات تفريغ الحمولة وإعادة شحنها واستئجار العائمات تعتبر خسارة مشتركة[2] .

٢٠٢ – وقد قضت القاعدة رقم ٨ من قواعد يورك وأنفرس عند صياغتها عام ١٨٩٠ بأنه عند جنوح السفينة وتفريغ شحنتها ومحتويات عنابر وقودها ومؤنها أو أي منها بقصد تعويمها فإن المصروفات الإضافية لتخفيف الحمولة وأجور العائمات التي توضع عليها ونفقات إعادة الشحن تعد خسارة مشتركة ، وكذلك الهلاك والتلف الذي يترتب على ذلك .

ويلاحظ على القاعدة سالفة الذكر أنها لا تقضي باعتبار أي نفقات أو خسارات تترتب على تعويم السفينة خسارة مشتركة ، وإنما اقتصر حكمها على النفقات الخاصة بتخفيف الحمولة وأجور العائمات التي تفرغ فيها البضائع ومصاريف إعادة الشحن عند الاقتضاء ، ولم تشر القاعدة كذلك إلى وجوب

---

(١) راجع ما سبق بشأن وقوع التضحية نتيجة خسارة خاصة رقم ١٠٤ وما بعده وخاصة رقم ١١٠

(٢) "When a ship is ashore and, in order to float her, cargo is put into lighters, and is then at once re-shipped , the whole cost of lightering, including ligter hire and re-shipping, is general average."

أن يكون الجنوح خطرا يهدد الرسالة البحرية على اعتبار أن الجنوح ينتهى فى أغلب الأحوال بأن يصبح خطرا جسيما تتعرض له السفينة وشحنتها ولو لم يكن كذلك فى بداية الأمر ، وقد تفادى واضعو صياغة القاعدة الصعوبات التى تترتب على تقدير مدى الخطر الذى تتعرض له الرحلة البحرية وما إذا كان يرقى إلى مرتبة الخطر البحرى الذى تعتبر التضحية التى تقع لتفادى آثاره خسارة مشتركة[1] .

وعند وضع قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٢٤ أضافت اللجنة التى وضعت مشروع صياغة للقواعد إلى القاعدة رقم ٨ من قواعد عام ١٨٩٠ سالفة الذكر حكما يقضى بأن الخسارات المادية والمصروفات التى تترتب على تعويم السفينة بعد جنوحها لا تعتبر خسارة مشتركة إلا إذا كانت السفينة معرضة للخطر ، وأن يكون التفريغ لتعويمها اجراء يتم فى سبيل السلامة العامة ، وذلك أخذا باقتراح اتحاد مصفى الخسارات البحرية فى المملكة المتحدة[2] ، وقد دافع البعض عن حكم قاعدة ١٨٩٠ أثناء انعقاد مؤتمر استكهلم عام ١٩٢٤ بحجة أن اعتبار نفقات التعويم والخسارات المترتبة عليه خسارة مشتركة يشجع ربابنة السفن على سرعة اتخاذ الإجراءات الكفيلة بتعويم السفينة بعد جنوحها دون انتظار الوقت الذى يصبح فيه الجنوح خطرا حقيقيا كبيرا عليها[3] ، وهذه الحجة مردودة بأن ربان السفينة لا يقيم اعتبارا لمدى احتساب نفقات التعويم خسارة خاصة أم مشتركة وإنما يسارع باتخاذ كافة الاجراءات لإعادة تعويم السفينة بعد جنوحها توقيا لهذا الخطر الجسيم الذى تتعرض له ، وقد انتهى الأمر باستبعاد ما ورد بمشروع تعديل القاعدة رقم ٨ من قواعد عام ١٨٩٠ وأضيف إلى صياغتها شرط يقضى بأن يكون التفريغ قد وقع كاجراء تضحية فى سبيل السلامة العامة ،

---

(١) ريبير ج ٣ رقم ٢٢٩٨ ، هارل كورت – الملزمة ٧ رقم ٦٠

(٢) The Association of General Average Adjusters of the U.K.

(٣) وتقدير ما اذا كان الجنوح يعرض الرسالة البحرية لخطر حقيقى حال مسألة موضوعية :

Danialos v. Bunge and Co. (1937) 59Ll.L.R. 175; affirmed in the Court of Appeal (1937) 62Ll.L.R. 65

وقد استقرت نفس الأحكام فى قواعد عام ١٩٥٠[1] ، وكذلك قواعد عام ١٩٧٤

٢٠٣ – ويلاحظ أنه فى تفسير القاعدة رقم ٨ بعد أن نصت على أنه يشترط لاعتبار النفقات والخسارات من الخسارة المشتركة أن يكون تفريغ السفينة الجانحة عملا يهدف إلى السلامة العامة general average act يتعين الرجوع إلى القاعدة العامة A من قواعد يورك وأنفرس لبيان ما إذا كان هذا الاجراء يعتبر عملا من أعمال التضحية فى سبيل السلامة ، وطبقا لما تقضى به القاعدة A يجب أن يكون اجراء التضحية فى سبيل السلامة العامة مستهدفا حماية المصالح المشاركة فى المخاطرة البحرية وأن يكون له ما يبرره[2] حين تتعرض الرسالة البحرية لخطر يهددها ، ومن ثم فان القاعدة رقم ٨ من قواعد يورك وأنفرس في صياغتها الحالية تشترط لاعتبار الخسارة المشتركة نفس الشرطين اللذين قصدت لجنة مشروع قواعد عام ١٩٢٤ إضافتهما . وإذا كانت القاعدة الحالية قد قصرت حكم اعتبار الخسارة مشتركة على مصروفات تخفيف حمولة السفينة دون مصاريف تعويمها[3] ودون الخسارات المالية التى تلحقها ، فإن هذه المصروفات والخسارات تخضع للقواعد العامة من A الى G من قواعد يورك وأنفرس فى مدى اعتبارها خسارة مشتركة[4] .

الفرع الثالث – نفقات افتداء السفينة وشحنتها

٢٠٤ – قد تستولى قوى معادية على السفينة ، ويضطر مالكها لدفع فدية لتخليص الرسالة البحرية من الأسر أو دفع مبلغ لتفادى هذا الأسر[5] ،

---

(١) Rule 8 - "When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and re-shipping (if incurred), and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average

انظر لاوندز وردولف رقم ٦٣٩ وما بعدها ، لكلير ص ١١٢ ، ويرنر رقم ٦٢٥

(٢) راجع ما تقدم رقم ٣٢ وما بعده .

(٣) على جمال الدين رقم ٧٣٧ ، سمير الشرقاوى – القانون البحرى رقم ٥٩٤ .

(٤) وذلك تطبيق لقاعدة التفسير Rule of Interpretation التى تتصدر قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ راجع ما سبق رقم ٥ و ١٨

(٥) Frais de rançon et de composition

والمبالغ التى تدفع كفدية تعتبر خسارة مشتركة لأنها تنفق فى سبيل تفادى خطر أكبر هو الاستيلاء على السفينة وشحنتها استيلاء تاماً أو نهب حمولة السفينة ومهماتها ، وقد نصت الفقرة الأولى من المادة ٢٣٨ بحرى مصرى على أن تعد خسارة مشتركة ما يعطى على وجه التراضي افتداء للسفينة والبضائع ، كما نصت الفقرة الثامنة على أن تعويض أو فدية من بُعث برا أو بحراً فى مصلحة السفينة والمشحونات وقبض عليه وأخذ أسيرا تعد خسارة مشتركة ، كما نصت الفقرة الثانية عشر على أن تعد من الخسارات المشتركة المصاريف المنصرفة فى طلب رد السفينة والبضائع إذا كان العدو حجزهما أو أخذهما ثم أرجعهما الربان معاً .

وهذا النوع من الخسارات المصروفات لا يتحقق إلا نادراً فى الملاحة البحرية الحديثة ، ولا يحدث افتداء السفن وشحناتها بمبالغ سوى فى الحروب التى تنشب بين الدول الصغيرة ، وفى حالة الحروب الأهلية[1] .

الفرع الرابع – **النفقات المترتبة على تحقق خسارة مشتركة**

٢٠٥ – حين تتوافر شروط تحقق الخسارة المشتركة تعتبر المصروفات التى تنفق نتيجة مباشرة للتضحية فى سبيل السلامة العامة خسارة مشتركة كذلك وتدخل فى المجموعة الدائنة عند تسوية الخسارة المشتركة ، مثال ذلك أجور إيداع الشحنة فى مخازن لحفظها بعد جنوح اختياري يقع فى سبيل السلامة العامة[2] ، وأقساط التأمين على هذه البضائع اذا كان التأمين ضروريا ، ومصروفات تسوية الخسارات المشتركة ، ونفقات التحكيم arbitration إذا أنفقت فى سبيل الصالح العام

---

(١) مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٤٥ ، على يونس – أصول القانون البحرى رقم ٥٨٥ ، على جمال الدين ، رقم ٧٣٧ ، ريبير ج ٣ رقم ٢٣٠٠ ، وقد تدفع الفدية عن طريق إعطاء من أسروا السفينة كمية من البضائع المشحونة عليها أو تسلم لهم البضائع لتفادى الأسر by way of composition وتعد الخسارة التى تلحق أصحاب البضائع خسارة مشتركة ، لاوندز وردولف رقم ١٥٢

(٢) تخرج هذه النفقات من نطاق المصروفات التى تعد خسارة مشتركة إعمالاً للقاعدة رقم ٨ من قواعد يورك وانفرس الخاصة بنفقات تعويم السفينة بعد جنوحها ، ولكنها تعد فى نظرنا خسارة مشتركة تطبيقا للقواعد العامة فى تسوية الخسارات المشتركة التى تضمنتها القواعد من A الى G تطبيقـا لقاعدة التفسير Rule of interpretation راجع رقم ١٨ ، وتعد تلك النفقات خسارة مشتركة تطبيقا للقاعدة C من قواعد يورك وأنفرس راجع رقم ٥١ وما بعده وللفقرة الثانية من القاعدة رقم ٥ من تلك القواعد ، راجع ما سبق رقم ١١٩ .

للمشاركين فى الرسالة البحرية[1] .

ونشير فى هذا الصدد إلى ما تقضى به القاعدة رقم ٢٠ من قواعد يورك وأنفرس من أنه تستحق عمولة قدرها ٢ ./ من قيمة الخسارات المصروفات[2] باستثناء أجور ونفقات مؤونة الربان والضباط والبحارة وقيمة الوقود التى لا تحل محلها كميات أخرى خلال الرحلة ، ويستحق هذه العمولة من يتولى إنفاق الخسارات المصروفات ، وإذا لم يقم أحد أصحاب المصالح المشاركة فى المخاطرة البحرية بدفع هذه المبالغ فان النفقات اللازمة لتوفير المال اللازم للإنفاق فى صورة خسارات مشتركة مصروفات تعد خسارة مشتركة ، وسنتناول هذا الموضوع تفصيلاً فى فى دراسة تسوية الخسارات المشتركة[3] .

المبحث الثالث

الخسارات المصروفات بسبب إنفاقها

٢٠٥ – تعتبر هذه الصورة من صور الخسارات المصروفات[4] بحسب الأصل خسارة خاصة يتحملها المجهز تنفيذاً لالتزامه بالقيام بعملية النقل ، ذلك أنه يلتزم بدفع المصروفات التى تستوجبها الرسالة البحرية ، ولكن قد يتغير التكييف القانوني لهذه المصروفات فتعد خسارة مشتركة إذا أنفقت بسبب وقوع حادث استثنائى تتعرض له الرسالة البحرية ، مثال ذلك نفقات القطر البحري towage ونفقات رسو السفينة فى ميناء التجاء ، وأجور بحارة السفينة ونفقات مؤونهم وكذلك قيمة الوقود اللازم للسفينة ، فكل هذه المصروفات فى الأصل نفقات تقع على عاتق

---

(١) مصطفى كمال طه ، الوجيز رقم ٥٤٦ ، على جمال الدين رقم ٧٣٧ ، على البارودى رقم ٢٦٥ سمير الشرقاوى رقم ٥٩٧ ، وقد نصت المادة ٢٦٣ من مشروع القانون البحرى المصرى على أن مصاريف تسوية الخسارات المشتركة تعد من هذه الخسارات .

(٢) A commission of 2 per cent on general average disbursements... shall be allowed in general average...

(٣) انظر ما يلى رقم ٢٨٦ وما بعده

(٤) Frais de caractère exceptionnel par leur cause راجع ما سبق رقم ١٩٨

المجهز ، ولكن إذا أنفقها بسبب حادث استثنائى وفى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية فإنها تدخل فى نطاق الخسارات المشتركة المصروفات ، ويقع عبء إثبات الخسارة والحادث الاستثنائي الذى يغير الوصف القانونى لها ورابطة السببية بين تلك الخسارة والحادث الاستثنائى على عاتق المجهز حتى يقوم حقه فى مطالبة الشاحنين بالمساهمة فى الخسارة المشتركة .

ونعرض فيما يلى لأهم صور الخسارات المصروفات بسبب إنفاقها ، ونخصص الفرع الأول لمصروفات القطر البحرى ، والفرع الثانى لمصروفات الالتجاء ، والفرع الثالث لأجور البحارة ونفقات مؤونتهم .

الفرع الأول – مصروفات القطر البحري

٢٠٦ – اذا اقتضت ظروف الرحلة البحرية استعانة السفينة بقاطرة بحرية أو أكثر حتى تتمكن من دخول ميناء أو مغادرته فان اجور القطر[1] يتحملها المجهز إذ يدفعها كجزء من نفقات الرحلة البحرية ، وقد يستعين بالقطر البحرى[2] لتوفير الوقت أو طبقا للعرف السائد فى الميناء . ولكن إذا تعرضت السفينة وشحنتها لحادث استثنائى بحيث يكون القطر وسيلة لإنقاذ الرسالة البحرية فإن المبالغ التى تنفق لإتمام عملية القطر تعتبر خسارة مشتركة ، كما لو توقفت الآلات المولدة للقوى المحركة للسفينة عن العمل بسبب ظروف جوية استثنائية وكان فقد السفينة لقوتها المحركة يعرضها وشحنتها لخطر يهددها ، وكذلك حين تجنح السفينة ويستوجب إنقاذ الرسالة البحرية قطر السفينة لتتخطى العقبة التى تحول بينها وبين مواصلة رحلتها .

---

(١) Frais de remorquage-Towage expenses

(٢) فى القانون الانجليزى يترتب على اعتبار العلاقة القانونية بين السفينة القاطرة tug والمقطورة tow عقدا من عقود الخدمات contract of service أنه يجب على مجهز السفينة المقطورة أن يوضح لمجهز السفينة القاطرة بجلاء نوع الخدمة التى يطلبها ، انظر قضية :

Elliot Steam Tug Co. v. New Malden Steam Packet (1937) 59Ll.L.R. 35

واذا أخفقت القاطرة فى أداء مهمتها لا يستحق مجهزها أجراً ، لورد شورلى وجايلز ص ٢٤٠

٢٠٧ – ويلاحظ أن نفقات القطر البحرى قد تدخل فى نطاق الخسارات المشتركة إذا توافرت لعملية القطر شروط تحقق المساعدة البحرية[1] salvage وقد يبدأ القطر البحرى فى صورة قطر عادي يتم في ظروف طبيعية كما لو استؤجرت قاطرة لسحب السفينة من مدخل الميناء لحين رسوها على الرصيف ، وخلال هذه العملية قد تقع ظروف استثنائية كعاصفة غير متوقعة تخرج عملية القطر عن طبيعتها العادية ، فاذا أدى استمرار القطر إلى تعريض القاطرة للخطر فان القطر يتحول من وقت حدوث الظرف الاستثنائى إلى عملية مساعدة بحرية وتعتبر النفقات اللازمة حينئذ خسارة مشتركة من الخسارات المصروفات بطبيعتها ، ذلك أن الاتفاق على المساعدة البحرية له طبيعة خاصة ومختلفة من حيث المخاطر التى تقتضيها ، وحتى لو اتخذ صورة قطر بحرى فهو يخول القائم بعملية القطر حقا فى مكافأة مساعدة تزيد كثيرا فى الغالب عن الأجور التى تستحق على عمليات القطر المعتادة [2] ويراعى فى هذا الصدد أن من يقوم بعملية قطر بحرى بمقتضى اتفاق يتحمل التغيرات العادية للظروف الجوية التى تقع خلال عملية القطر كأن تؤدي هذه التغيرات إلى إطالة الفترة التى يستغرقها القطر ، وقد تلقى على عاتق مجهز القطر مهمة القيام بعمليات غير متوقعة دون أن يتقاضى عنها مقابل ، كما لو وقع تصادم أو جنوح للسفينة المقطورة فان السفينة القاطرة تلتزم بمعاونتها بعد التصادم أو الجنوح اذا كان ذلك فى مقدورها عن طريق بذل الجهد المعقول دون أن يعرضها القيام بالمعاونة لخطر كبير[3] excessive risk ولإطالة الفترة التى يستغرقها القطر ، فمثل هذه الأعمال الإضافية تقع على عاتق مجهز القطر تنفيذا لعقد القطر البحرى الذى يظل نافذا رغم التغير العادى لظروف الملاحة البحرية ،

---

(١) راجع ما تقدم رقم ١٩٢ وما بعده ، وانظر فى اعتبار مكافأة المساعدة البحرية خسارة مشتركة وفقا للقاعدة رقم ٦ من قواعد يورك وانفرس المعدلة عام ١٩٧٤ ما سبق رقم ١٦٨ .

(٢) لاوندز وورودلف رقم ٢٥٠ ، لورد شورلى وجايلز ص ٢٤٥ ، بارتل ص ١٧٩ وانظر ريبير ج ٣ رقم ٢٣٠٣ ، لكلير ص ٧٣

وفى الفقه المصرى مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٤٧ ، على يونس رقم ٥٨٧ ، على جمال الدين رقم ٧٣٨ .

(٣) لاوندز وورودلف رقم ٢٥١ ، لورد شورلى وجايلز ص ٢٤٥ ، ريبير ج ٣ رقم ٢١٦ والأحكام العديدة المشار اليها فيه .

ولكن إذا وقعت خلال عملية القطر حوادث غير متوقعة unforseen accidents وقامت السفينة القاطرة بأعمال لا تدخل أساساً في نطاق التزامها التعاقدى تعرضها للمخاطر فانها تستحق مكافأة مساعدة أو أنقاذ إذا ترتب على هذه الأعمال إنقاذ السفينة المقطورة من خطر يهددها وعرض ذلك السفينة القاطرة للمخاطر أو استوجب وقتا إضافيا ذا قيمة ملحوظة ، أو اقتضى بذل مزيد من العمل[1] .

وإذا بدأ القطر البحرى فى صورة عملية مساعدة أو إنقاذ فانه لا يتحول بالضرورة الى عملية قطر عادى بمجرد زوال الخطر الذى كانت السفينة المقطورة معرضة له ، كما لو جنحت السفينة أو تعرضت لظروف جوية سيئة بحيث تعذر عليها مغادرة الموضع الذى أحاطها فيه الخطر إلا عن طريق القطر بحيث لو لم يتم لتعرضت السفينة وشحنتها للهلاك ، وبعد قطرها زال سبب تعرضها لهذا الخطر ، ولكن القطر استمر لمسافة أخرى فان القطر يظل عملا من أعمال المساعدة البحرية وفقا لقاعدة فى القانون الانجليزى تقضي بأن عملية المساعدة البحرية تظل قائمة طالما أن ربان السفينة المقطورة يقوم بعمله على وجه معقول للمصلحة المشتركة للسفينة والشحنة ، ومن ثم تعد نفقات المساعدة البحرية فى مجموعها خسارة مشتركة ، بشرط أن يكون استمرار القطر ضروريا للسلامة العامة للرسالة البحرية[2] .

الفرع الثانى — مصروفات الالتجاء

٢٠٨ — يترتب على التجاء السفينة الى ميناء لا يدخل فى خط سيرها إنفاق مبالغ ، كرسوم دخول الميناء ومغادرته ورسوم إرشاد السفينة ، ونفقات تفريغ البضائع وإعادة شحنها لو اقتضى الأمر ذلك . واذا توجهت السفينة إلى ميناء لا يقع فى طريق سيرها لاصلاح تلف دون وقوع حادث استثنائى يعرض الرسالة البحرية للخطر ، فالأصل أن المجهز هو الذى يتحمل نفقات الالتجاء ، ولكن

---

(١) لاونلز وورودلف رقم ٢٥١ وقد أشار الى قضايا :

The Galatea (1858), The Emilie Galline (1903), Ther Glenmorven (1913)

(٢) "The general rule is that the salvage last as long as the master acts reasonably for the combined benefit of ship and cargo"

لاونلز وورودلف رقم ٢٥٢ من أسباب القاضى لورد بورتر فى قضية :

The Troilus (1951) A.C.820, 835

حين يقع هذا الالتجاء كوسيلة لإنقاذ الرسالة البحرية كلها من خطر يهددها فان مصروفات الالتجاء تعتبر خسارة مشتركة ، مع ملاحظة أن هذه المصروفات تعتبر خسارة خاصة يتحملها المجهز وحده لو أن سبب الالتجاء كان عدم صلاحية السفينة للرحلة البحرية unseaworthiness بخطأ المجهز[1] ، كما أن النفقات لا تعد خسارة مشتركة إذا وقع الالتجاء تنفيذا لأوامر تصدرها السلطات إلى الربان في وقت الحرب لأسباب استراتيجية لأن إطاعة الربان لتلك الأوامر وتنفيذها لا تترك مجالا لاختياره واتجاه ارادته نحو التوجه إلى ميناء التجاء في سبيل السلامة العامة للرحلة البحرية[2] ، كما أن النفقات المترتبة على الانحراف عن خط سير السفينة بغير مبرر unjustified deviation لا تعد خسارة مشتركة[3] .

۲۰۹ – وإذا كان للالتجاء أسباب تبرره واستهدف الربان من قراره بالالتجاء إصلاح السفينة في سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية فإن النفقات التي يتطلبها الالتجاء تثير وجهات نظر مختلفة ، أولها أن الالتجاء يعد عملا اختياريا يهدف إلى نجاة الرحلة البحرية ومن ثم تعتبر نفقات الالتجاء بأكملها خسارة مشتركة ، ووجه النظر الثاني أن التلف الذى يلحق السفينة أثناء سيرها يحيلها الى سفينة غير صالحة للملاحة unseaworthy مما يجعل التجاءها إلى ميناء لإصلاح التلف أمراً ضروريا ، ولما كان المجهز ملتزما بأن يقوم على نفقته باتخاذ كافة الوسائل اللازمة لتعود السفينة صالحة للملاحة فانه يتحمل وحده نفقات الالتجاء باعتبارها خسارة خاصة particular charges ، وهناك وجهة نظر تتوسط بين الاتجاهين السابقين بمقتضاها تعتبر النفقات اللازمة لدخول السفينة ميناء الالتجاء خسارة مشتركة لأنها ضرورية حتى يزول تعرض الرسالة البحرية للخطر الذى يهددها نتيجة عدم صلاحية

---

(١) باين ص ١٢٦ ومشار فيه الى قضية Scholls v. Heriot (1863)114C.B.N.S.59

(٢) "...deviation ordered by the admiralty for strategie reasons in war-time does not amount to a general average act, because the masters obeing the order had no opportunity of exercising their own judgment or discretion."

Athel Line Ltd. v. Liverpool and London War Risks Insurance Association. Ltd. (1944) All E.R.46; (1944) 1K.B.87

(٣) لاوندز وردلف رقم ٧٠ و ٧١ ، باين ص ١٢٧ وقضية :

Hain S.S. Co. v. Tate and Lyle (1936) 2All E.R.597

السفينة للملاحة ، أما المصروفات التى تنفق بعد دخول السفينة ميناء الالتجاء وأثناء بقائها فيه لإصلاح التلف فتعتبر خسارة خاصة تقع على عاتق المجهز وحده كنفقات تفريغ البضائع وإعادة شحنها ورسوم مغادرة الميناء[1] .

٢١٠ – وقد جرى العمل فى تسوية الخسارات البحرية فى أغلب الدول على اعتبار نفقات الالتجاء لإصلاح السفينة خسارة مشتركة ، ومن ذلك رسوم الارشاد للرسو والمغادرة ونفقات تفريغ البضائع ، سواء أكان ذلك لصالح السفينة أم البضائع أو لصالحهما معا ، ومصروفات تخزين البضائع وإعادة شحنها . أما نفقات إصلاح التلف الذى يلحق السفينة ويستوجب الالتجاء فلا تعد خسارة مشتركة إلا إذا كان هذا التلف قد ترتب فى حد ذاته على تضحية إختيارية فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية ، أما لو كان تلفا عاديا فنفقات إصلاحه تعد خسارة خاصة لأن المجهز يلتزم بهذا الاصلاح سواء أتم فى ميناء التجاء أم فى نهاية الرحلة .

٢١١ – وطبقا للنظام الانجليزى ، إذا حدث التلف الذى يستوجب الالتجاء لإصلاحه نتيجة تضحية إختيارية فى سبيل السلامة العامة فان نفقات الاصلاح والنفقات الأخرى الطارئة incidental expenses منذ دخول ميناء الالتجاء حتى مغادرته تعد خسارة مشتركة[2] ، وهذا الذى جرى به العمل تطبيق صحيح للقواعد العامة فى تحقق الخسارة المشتركة . ولكن إذا تعرضت السفينة لتلف ، كما لو حدثت بها فجوة تسرب منها الماء إلى داخل السفينة ، واستوجب الأمر الالتجاء لإصلاح التلف حتى تستكمل الرحلة البحرية فان النظام الانجليزى يفرق بين نفقات دخول الميناء ونفقات تفريغ البضائع فهى تعتبر خسارة مشتركة ، وبين مصروفات إعادة شحن البضائع والإرشاد عند المغادرة ورسوم المغادرة فكلها تعد خسارة خاصة يتحملها المجهز وحده ، ذلك أن هذه المصروفات تنفق بعد زوال

---

(١) لاوندز وررودلف رقم ٢٨٠ ، لورد شورلى وجايلز ص ٢٠٣

(٢) Atwood v. Sellar (1879) 4Q.B.D. 342; (1801) 5Q.B.D.286, C.A.

Svendsen v. Wallace (1884) 13Q.B.D.69

وقد أيد مجلس اللوردات هذا الحكم 10App. Cas. 404 (1884) وانظر لورد شورلى وجايلز ص ٢٠٤ ، بارتل ص ١٨٠ .

حالة تعرض الرسالة البحرية للخطر بإتمام الإصلاحات اللازمة لاستكمال الرحلة .

٢١٢ – وقد تضمنت القاعدة رقم ١٠ من قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ في فقرتها الأولى (a) حكما يغاير القاعدة المستقرة في النظام الانجليزي ، إذ قضت بانه اذا دخلت السفينة ميناء أو مكانا للالتجاء أو عادت الى ميناء الشحن إثر حادث أو نتيجة تضحية أو أي ظروف استثنائية تجعل الالتجاء أو العودة الى ميناء القيام أو الشحن ضرورة تستوجبها السلامة العامة للرسالة البحرية ، فان نفقات دخول ميناء أو مكان الالتجاء تعتبر خسارة مشتركة[1] .

ونلفت النظر الى أن القاعدة رقم ١٠ سالفة الذكر لا تشترط لاعتبار مصروفات الالتجاء خسارة مشتركة أن يكون التلف الذى أصاب السفينة قد وقع نتيجة تضحية إختيارية في سبيل السلامة العامة ، أو أن يترتب التلف على ظروف استثنائية ، وانما تعتبر مصروفات الالتجاء خسارة مشتركة حتى لو استوجب الالتجاء حدوث خلل فى آلات السفينة أو مهماتها نتيجة الاستهلاك العادى للآلات والمهمات wear and tear وقد ساوت القاعدة فى الحكم بين مصروفات الالتجاء ونفقات العودة إلى الميناء الذى تم فيه الشحن ، ذلك أن السفينة قد تضطر إلى العودة لهذا الميناء بعد مغادرته لإجراء إصلاحات ضرورية أو نتيجة حادث مفاجئ كحريق يشب فيها ، فميناء الشحن يعتبر حينئذ بمثابة ميناء التجاء ، ومن ثم تعتبر نفقات دخوله ومغادرته خسارة مشتركة[2] .

٢١٣ – وقد تلجأ السفينة إلى ميناء أو مكان يتعذر إصلاحها فيه ومن ثم تنتقل الى ميناء آخر لإجراء الاصلاحات اللازمة لمواصلة الرحلة ، ويقضى الشق

---

(١) Rule 10 (a) When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident , sacrifice or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be a admitted as general average.

(٢) لاوندز ورودلف رقم ٦٥٢ وما بعده ، هارل كورت – الملزمة ٧ رقم ٧٤ وما بعده ، لكلير ص ١١٣ ، ويرنر رقم ٦٢٧

الثاني من الفقرة الأولى من القاعدة رقم ١٠ من قواعد يورك وأنفرس بأنه حين تتجه السفينة إلى ميناء التجاء ثم تدعو الضرورة إلى انتقالها الى ميناء آخر لتعذر إصلاحها فى الميناء الأول فان حكم الفقرة الأولى من القاعدة رقم ١٠ ينطبق على الميناء الثانى الذى تنتقل إليه السفينة ، وتعد نفقات دخوله ومغادرته خسارة مشتركة ، اذ يعتبر فى حكم ميناء أو مكان الالتجاء[١] ، وأكدت صياغة عام ١٩٧٤ أن نفقات انتقال السفينة بما فى ذلك أجور الاصلاحات المؤقتة والقطر تعد خسارة مشتركة .

٢١٤ – وطبقا للفقرة الثانية (b) من القاعدة رقم ١٠ من قواعد يورك وانفرس تعتبر مصروفات مناولة البضائع على ظهر السفينة وتفريغ البضائع والوقود والمؤن خسارة مشتركة اذا كانت المناولة أو كان التفريغ ضروريين للمحافظة على السلامة العامة للرسالة البحرية أو لازمين حتى يمكن إصلاح السفينة من تلف يترتب على تضحية فى سبيل السلامة المشتركة ، أو حادث يستوجب اصلاح السفينة طالما كان الاصلاح ضروريا لمتابعة الرحلة[٢] .

والمقصود بمصروفات مناولة البضائع handling على ظهر السفينة النفقات اللازمة لنقل البضائع من أحد عنابر الشحن الى عنبر آخر ، أو نقلها من العنابر الى السطح، وهذه النفقات تعتبر خسارة مشتركة سواء أنفقت فى ميناء التجاء أم ميناء رسو عادى port of call وكذلك الشأن بالنسبة لمصروفات تفريغ البضائع والوقود والمؤن فهى تعد خسارة مشتركة فى حالتين ، أولاهما أن تكون المناولة على ظهر السفينة

---

(١) "When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removeal to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge. The provisions of Rule 11 shall be appllied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(٢) Rule 10 (b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage.

أو التفريغ عملا يهدف الى السلامة العامة ، والحالة الثانية أن تكون المناولة أو التفريغ ضروريا لإصلاح السفينة نتيجة تلف يلحقها من تضحية اختيارية فى سبيل السلامة العامة ، أو لمجرد وقوع تلف فى معداتها أو آلاتها بشرط أن تكون الاصلاحات ضرورية لسلامة استمرار الرحلة[١] .

وعند إعادة صياغة قواعد يورك وانفرس عام ١٩٧٤ عدلت القاعدة رقم ١٠ (b) بحيث استثنيت من اعتبار مصروفات المناولة خسارة مشتركة طبقا لحكمها الحالة التى تنفق فيها هذه المصروفات اذا أكتشف التلف الذى يلحق السفينة فى ميناء أو مكان الشحن دون أن يرتبط بحادث أو ظرف استثنائى يقع خلال الرحلة ، أى أن نفقات المناولة فى هذه الحالة لا تعتبر خسارة مشتركة ، وكذلك مصروفات المناولة على ظهر السفينة أو نفقات تفريغ البضائع والوقود ومهمات السفينة اذا لم تنفق الا من أجل إعادة الرص التى يستوجبها تحرك البضائع من أماكنها نتيجة حركة السفينة re-stowage due to shifting خلال الرحلة البحرية[٢] .

٢١٥ – وكلما اعتبرت نفقات مناولة البضائع أو تفريغ الوقود أو المؤن خسارة مشتركة فطبقا للفقرة الثالثة (c) من القاعدة رقم ١٠ من قواعد يورك وانفرس تعتبر نفقات إعادة شحن البضائع أو الوقود أو المؤن ورصها خسارة مشتركة ، كذلك مصروفات التخزين إذا كان لها ما يبررها ، بما فى ذلك مصروفات التأمين إن كان له ما يبرره[٣] ، فهذه المصروفات تنفق فى سبيل سلامة الرسالة البحرية طالما أن السفينة

(١) لاوندز وورودلف رقم ٦٧١ ، هارل كورت – الملزمة ٧ رقم ٨٩

(٢) "except in case where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call wethout any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage.

The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be admissible as general average when incurred solely for the purpose of re-stowage due to shifting during the voyage."

(٣) يتوقف ذلك على مدى المخاطر التى تهدد البضائع فى المكان الذى يتم فيه التفريغ ، وتقدير مدى ضرورة التأمين على البضائع مسألة موضوعية ، وقد يكون الناقل ملتزما بمقتضى شروط عقد النقل البحرى بالتأمين على البضائع فى هذه الحالة ، قضية :

The Marmacmar (1956) A.M.C.1028

مشار اليها فى لاوندز وورودلف رقم ٦٨٠ ص ٣٤٠ هامش ٨٣ .

تتابع رحلتها بعد انتهاء تعرض الرسالة للخطر ، أو بعد إتمام الاصلاحات ، ولكن لو انتهى الأمر بتعذر إصلاح السفينة بحيث تصبح غير صالحة لمواصلة رحلتها ، وكذلك فى حالة إنهاء الرحلة فان مصروفات تخزين البضائع والتأمين عليها لا تعتبر خسارة مشتركة من الوقت الذى تصبح فيه السفينة غير صالحة لاتمام الرحلة أو من وقت انهائها ، وإذا أصبحت السفينة غير قادرة على مواصلة الرحلة أو أنهيت الرحلة قبل إتمام تفريغ البضائع أو الوقود أو المؤن فان مصروفات التخزين تعد خسارة مشتركة حتى الوقت الذى تنتهى فيه عملية التفريغ ، إذ من هذا الوقت تنتهى المخاطرة المشتركة التى كانت تنتظم السفينة والبضائع المشحونة عليها[1] ، وقد أعيدت صياغة القاعدة عام ١٩٧٤ بما لا يخرج عن مضمون أحكام قاعـدة عـام ١٩٥٠.

٢١٦ – وفى القانون المصرى عرضت الفقرة العاشرة من المادة ٢٣٨ بحرى لنفقات التجاء السفينة frais de relâche إثر تضحية إختيارية فى سبيل السلامة العامة أو لتفادى خطر تتعرض له بسبب الظروف الجوية أو مطاردة عدو ، وهي تقضى بأن تعد خسارة مشتركة «أجرة رئيس البوغاز والمصاريف الأخرى التى تدفع للدخول فى ميناء حصل الاضطرار للدخول فيه سواء كان لاصلاح التلف الذى حصل اختيارا للنجاة العمومية أو الفرار من الخطر المحقق حصوله بسبب فورتونة أو تعقب العدو وكذلك مصاريف الخروج من ميناء لهذه الأسباب ومصاريف إخراج البضائع لتخفيف السفينة ودخولها فى ميناء أو مأمن أو نهر

(١) Rule 10 (c) "Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the cost of reloading and stowing such cargo, fuel or stores on board the ship, together with all storage charges (including insurance, if reasonably incurred) on such cargo, fuel or stores, shall likewise be so admitted. But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, no storage expenses incurred after the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage shall be admitted as general average. In the event of the condemnation of the ship or the abandonment of the voyage before completion of discharge of cargo, storage expenses, as above, shall be admitted as general average up to the date of completion of discharge."

وانظر فى القاعدة ١٠ من قواعد يورك وانفرس مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٤٨ ، على جمال الدين رقم ٧٣٨ ، سمير الشرقاوى رقم ٥٩٨ ، جمال الحكيم ص ٢١٧ و٢١٨

في الحالة المذكورة[1] . » واعتبار المصروفات التي أوردها النص خسارة مشتركة تطبيق للقواعد العامة لتحقق الخسارة المشتركة واعتبار ما يترتب على التضحية الاختيارية ويقع نتيجة مباشرة لها من الأضرار والمصروفات خسارة مشتركة كذلك. ويختلف حكم النص اختلافا جوهريا مع حكم القاعدة ١٠ من قواعد يورك وأنفرس التي تقضي باعتبار مصروفات الالتجاء خسارة مشتركة حتى لو كان الحادث الذي أدى الى التلف الذي يستوجب الالتجاء حادثا عارضاً لم يترتب على تضحية إختيارية ، بل ولو كان تلفا نتيجة الاستهلاك العادي[2] ، إذا كان الالتجاء ضروريا للسلامة العامة .

الفرع الثالث – أجور البحارة ونفقات مؤونتهم وعلاجهم

٢١٧ – يلتزم المجهز بدفع أجور البحارة ونفقات مؤونتهم وعلاجهم باعتبار أن المبالغ اللازمة لذلك من المصروفات المعتادة التي تتطلبها الرحلة البحرية ، وبحارة السفينة الذين تدفع لهم وتنفق عليهم تلك المبالغ يعتبرون في الظروف العادية للرحلة البحرية تابعين للمجهز ومن ثم يلتزم بهذه النفقات حتى لو طال زمن الرحلة بسبب حادث قهري[3] . ولكن قد يتغير الوضع القانوني لهؤلاء التابعين إذا تغيرت ظروف الرحلة البحرية حين تتعرض لحادث يستوجب قيامهم بعملهم لا باعتبارهم تابعين للمجهز فحسب ، وإنما يعملون لصالح أصحاب المصالح المشاركة في المخاطرة البحرية جميعا ، أي في سبيل المصلحة العامة للرسالة البحرية ، حينئذ يتعين على أصحاب المصالح الممثلة في الرسالة البحرية أن يسهموا في أجور ونفقات ومؤونة الملاحين خلال الفترة التي يؤدون فيها عملهم في سبيل المصلحة المشتركة ، ولذلك ، وعلى سبيل الاستثناء من الأصل العام تقضي الفقرة السابعة من المادة

---

(١) مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٤٨ والقانون البحري اللبناني رقم ٤٧٠ ، علي يونس – أصول القانون البحري رقم ٥٨٦ ، سمير الشرقاوي – القانون البحري رقم ٥٩٨ والقانون البحري الليبي رقم ٥٢٤

(٢) راجع ما تقدم رقم ٢١٢

(٣) كما لو أوقفت الرحلة بأمر صادر من إحدى الدول إن كانت مستأجرة لرحلة معينة ، وكذلك حين يمتد زمن الرحلة بسبب إصلاح السفينة أو بسبب الحجر الصحي سواء أكانت مستأجرة لرحلة أو لفترة معينة، الفقرتان ٥ و ٦ من المادة ٢٣٩ بحري مصري

۲۳۸ بحرى مصرى بأن تعد خسارة مشتركة نفقات « المعالجات والتضميدات والتعويضات اللازمة للأشخاص الذين فى السفينة وجرحوا أو قطعت أعضاؤهم فى المدافعة عنها »[1] .

وخروجا على القواعد العامة لتحقق الخسارة المشتركة نصت الفقرة ۹ من المادة ۲۳۸ بحرى مصرى على أن تعتبر خسارة مشتركة « أجرة الملاحين ومؤونتهم مدة وقوف السفينة إذا أوقفت عن سفرها بعد ابتدائها فيه وكان وقوفها بأمر دولة أجنبية أو بسبب حرب » وذلك حين تكون السفينة مستأجرة مشاهرة[2] ، وليس ثمة تضحية إختيارية من جانب المجهز فى هذه الحالة حتى تعتبر أجور الملاحين ومؤونتهم خسارة مشتركة يسهم فيها أصحاب البضائع ، ويبرر جانب من الفقه هذا الحكم بأن المشرع قصد به تعويض المجهز عن عدم استحقاق أجرة السفينة خلال مدة توقفها عن السفر مع بقائه ملزما بدفع أجور البحارة وتحمل نفقات مؤونتهم فأشرك أصحاب البضائع معه فى تحمل هذه الأجور وتلك النفقات ، وهذا التعليل منتقد بأن النقل قد يتم بمقتضى سند شحن ومع ذلك يتعرض المجهز لنفس الظروف لو أوقفت السفينة عن السفر فيضطر إلى دفع أجور البحارة ونفقات مؤونتهم دون أن يشاركه أصحاب الشحنة فى تحمل هذه النفقات ، وعلى ذلك ليس من مبرر لهذا الحكم سوى أنه كان مستقرا فى العمل قبل صدور المجموعة التجارية الفرنسية فتضمنته الفقرة السادسة من المادة ٤٠٠ ، ونقل المشرع المصرى عنها نفس الحكم[3] .

۲۱۸ – وواقع الأمر أن اعتبار أجور البحارة ونفقات مؤونتهم خسارة مشتركة يثور من الناحية العملية فى الحالة التى تضطر فيها السفينة إلى دخول

---

(۱) راجع بشأن الخسارة المادية التى تترتب على دفع عدوان يقع على السفينة ، ما سبق رقم ۱۷٦ وما بعده .

(۲) انظر فى صور استئجار السفينة لفترة Time charter ولرحلة Voyage charter والتفرقة الدقيقة بينهما ، على جمال الدين – ۱۹۷۰ رقم ٤٠٨ وما بعده ، روديير رقم ۹ و ۳٤ و ۱۳۹ وما بعده و ۱۷۲ وما بعده ، وإذا كانت السفينة مستأجرة بالرحلة فأجور البحارة ونفقات مؤونتهم تعتبر خسارة خاصة وفقا لحكم المادة ۲۳۹ (خامسا) من القانون البحرى المصرى .

(۳) انظر مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٤۹ ، على يونس – أصول القانون البحرى رقم ٥٨٦ على جمال الدين رقم ۷۳۹ ، ريبير ج ۳ رقم ۲۳۰٥ مكرر ، لكلير ص ۷٤

ميناء التجاء قد تبقى فيه فترة طويلة لإصلاحها حين يكون الالتجاء في حد ذاته اجراء يستهدف السلامة العامة للرسالة البحرية إذا تعرضت لخطر يهددها ، وأغلب التشريعات تقضي باعتبار هذه الأجور وتلك النفقات خسارة مشتركة إذا حدث الالتجاء لإجراء إصلاحات في السفينة ، على اعتبار أن أصحاب الشحنة لا يسهمون مع المجهز فقط في نفس الالتجاء ، بل أيضا فيما يستحقه البحارة من أجور وما تقتضيه مؤونتهم من نفقات خلال الفترة التي تبقى فيها السفينة بميناء الالتجاء حتى وقت مغادرته[1] .

٢١٩ – وفي انجلترا جرى العمل على اعتبار أجور البحارة خلال فترة التجاء السفينة خسارة مشتركة تأسيسا على أن إجراء التضحية في سبيل السلامة العامة general average act ينتهي بوصول السفينة إلى ميناء الالتجاء ، ومن ثم لا تدخل أجور البحارة التي تستحق لهم بعد ذلك فيما يستوجبه إجراء التضحية من نفقات ، ولذلك يتحملها المجهز وحده ، كما أن خدمات البحارة خلال الرحلة بأكملها بما في ذلك فترة بقاء السفينة في ميناء الالتجاء تماثل استخدام السفينة ذاتها ويدفع الشاحن في مقابلها أجرة النقل ، ومن ثم يتحمل المجهز ما يترتب على فترة إطالة الرحلة دون الشاحنين[2] .

٢٢٠ – وهاتان الحجتان لا تبرران في رأينا هذا الذى استقر عليه العمل في النظام الانجليزى اذ تدحضهما القواعد العامة في تحقق الخسارة المشتركة وعلى الأخص القاعدة C من قواعد يورك وأنفرس التي تعتبر من القاعد العامة الأساسية في تحقق الخسارة المشتركة والتي كانت مستقرة في السوابق القضائية الانجليزية وهي تقضي باعتبار الخسارة التي تعد نتيجة مباشرة direct consequence لاجراء التضحية خسارة مشتركة أيضا[3] ، ولذلك تضمنت قواعد يورك وأنفرس ابتداء

---

(١) قضى في الولايات المتحدة بان أجور البحارة ونفقات مؤونتهم تعد خسارة مشتركة وذلك منذ بدء الالتجاء حتى الوقت الذى تكون فيه السفينة مستعدة لاستئناف رحلتها ready to resume her voyage

The Joseph Farewell (1887) 31 Fed. Rep. 844

مشار اليها في لاوندز وورودلف رقم ٣١٥ هامش ٤٥ ، وانظر باين ص ١٢٧

(٢) لاوندز وورودلف رقم ٣١٥ ، وانظر لورد شورلى وجايلز ص ٢٠٣ و ٢٠٤

(٣) راجع ما سبق رقم ٥١ وما بعده .

من عام ١٩٢٤ حكما يغاير ما جرى عليه العمل فى انجلترا يقرر مبدأ اعتبار أجور البحارة ونفقات مؤونتهم خسارة مشتركة خلال فترة التجاء السفينة منذ دخولها الميناء الى وقت إعدادها لمواصلة رحلتها ، طالما أن نفقات دخول الميناء تعد خسارة مشتركة طبقا لأحكام القاعدة رقم ١٠ من قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ [١] ، وقد استقر هذا الحكم فى الفقرة (a) من القاعدة رقم ١١ [٢] .

٢٢١ – وقد تضمن مشروع القانون البحرى المصرى نفس الحكم فى الفقرة الثانية ط التى تقضى بانه تعد خسارة مشتركة أجور الربان والبحارة وقيمة الوقود والمؤن التي استهلكت أثناء امتداد السفر بسبب التجاء السفينة الى ميناء أو مرسى لتحتمى فيه أو لتجرى فيه اصلاحات تعتبر من الخسارات المشتركة وذلك خلال المدة المعقولة لتصبح السفينة صالحة لمتابعة السفر .

٢٢٢ – وتقضى الفقرة (b) من القاعدة رقم ١١ من قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ بانه اذا دخلت السفينة ميناء التجاء أو بقيت فيه أثر حادث أو تضحية أو أي ظروف استثنائية وذلك فى سبيل السلامة العامة [٣] أو لاصلاح تلف بالسفينة نشأ عن حادث أو تضحية وكان الاصلاح ضروريا لمتابعة الرحلة ، فان أجور البحارة ونفقات مؤونتهم خلال فترة امتداد بقاء السفينة فى ميناء أو مكان الالتجاء حتى الوقت الذى تعتبر فيه السفينة مهيأة لاستئناف رحلتها تعتبر خسارة مشتركة ،

---

(١) راجع رقم ٢١٢

(٢) Rule 11 (a) "Waiges and miantenance of master, officer and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returing to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule 10 (a).

لاوندز ورودلف رقم ٦٩٥ وما بعده ، لكلير ص ١١٦ ، هارل كورت – ملزمة ٧ رقم ١٣١ وما بعده ، وانظر ريبير ج ٣ رقم ٢٣٠٥ مكرر ، وفى الفقه المصرى مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٤٩ والقانون البحرى اللبنانى رقم ٤٧٠ ، سمير الشرقاوى رقم ٥٩٧ والقانون البحرى الليبي رقم ٥٢٥

(٣) يقصد بذلك السلامة المادية physical safety للعناصر المشاركة فى الرسالة البحرية ، وعلى ذلك يخرج من هذا النطاق التجاء السفينة الى ميناء لمجرد إعادة رص البضائع re-stow cargo الا اذا ترتب على اختلال رصها تعرض الرحلة كلها للخطر ، لاوندز ورودلف رقم ٧٠٤

ولكن اذا تعذر إصلاح السفينة[1] when the shipo is condemned أو مواصلتها رحلتها الأصلية فان فترة امتداد بقاء السفينة فى ميناء أو مكان الالتجاء لا تتجاوز الوقت الذى يتقرر فيه تعذر إصلاحها أو تخلى المجهز عن الرحلة أو إتمام عملية تفريغ البضائع اذا لم يكن التفريغ قد تم حتى ذلك الوقت[2].

وفى قواعد عام ١٩٧٤ أضيف حكم الى الفقرة (b) من القاعدة رقم ١١ يقضى بأنه اذا اكتشف تلف السفينة فى ميناء أو مكان الشحن دون أن يرتبط هذا التلف بحادث أو ظرف استثنائى وقع خلال الرحلة فإن أجور ونفقات مؤونة الربان والبحارة ونفقات الوقود والمهمات التى تستهلك لا تعتبر خسارة مشتركة ، حتى لو كانت الاصلاحات ضرورية لسلامة استمرار الرحلة .

٢٢٣ – وقد حددت الفقرة (c) من القاعدة رقم ١١ من قواعد يورك وانفرس المقصود بأجور البحارة wages فى خصوص هذه القاعدة وكذلك غيرها من قواعد يورك وانفرس بأنها جميع المبالغ التى تدفع لهم أو يستحقونها ، سواء فى ذلك الربان والضباط والبحارة ، وسواء أكان مصدر التزام المجهز بدفعها القانون أم

(١) يلاحظ أن تعذر الاصلاح ينظر فى تقديره الى تكاليف الاصلاح وإمكان إتمامه من الناحية الاقتصادية وما اذا كان غير مجد من هذه الناحية commercially impossible ومن ثم يعفى المجهز من التزامه باصلاح السفينة ومواصلة الرحلة ، لاونلز وردلف رقم ٦٨١ و ٧١٠ ومشار فى ص ٣٤٠ هامش ٨٤ الى قضيتى :

Assicorazioni Generali v. Bessie Morris S.S. Co. (1892) 1Q.B. 571, (1892) 2Q.B.652

Kulukundis v. Norwich Union (1937) 1K.B.1

(٢) Rule 11 (b) "When a ship have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were neessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officer and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average. when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage , the extra period of detention shall be deemed notr to extend beyond the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or, if discharge of cargo is not then completed, beyond the date of completion of discharg.

شروط وأحكام عقود استخدامهم[1] .

٢٢٤ – وبمقتضى الفقرة (d) من القاعدة رقم ١١ من قواعد يورك وانفرس لا تعتبر مكافآت العمل الاضافى overtime التى تدفع للربان والضباط والبحارة نظير الاشراف على السفينة أو على عمليات الاصلاح خسارة مشتركة خلال فترة بقاء السفينة فى ميناء الالتجاء ولكن هذه المكافآت تدخل فى نطاق الخسارة المشتركة المصروفات اذا أدت الى توفير نفقات أخرى كانت ستعتبر خسارة مشتركة لو أن المجهز قام بانفاقها فى حالة عدم دفع مكافآت العمل الاضافى وذلك فى حدود ما يتم توفيره من نفقات[2] ، كما لو ترتب على القيام بالعمل الاضافى تخفيض مدة بقاء السفينة فى ميناء الالتجاء وترتب على ذلك توفير نفقات ورسوم تزيد عن مكافآت هذا العمل الاضافى ، وهذا الحكم تطبيق لفكرة المصروفات البديلة .

المبحث الثالث

المصروفات البديلة

٢٢٥ – لو افترضنا أن سفينة لجأت الى ميناء لإصلاح تلف تعرضت له وكان الهدف من الالتجاء المحافظة على سلامة الرسالة البحرية فان نفقات الالتجاء والبقاء فى الميناء لحين اتمام الاصلاحات تعد خسارة مشتركة باعتبارها نتيجة مباشرة للتضحية واذا أرتأى الربان فى هذه الحالة أن اصلاح السفينة سيستغرق

---

(١) Rule 11 (c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officer and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms or articles of employment.

ولا يدخل فى نطاق البحارة crew الأشخاص الذين يقومون بالعناية بشحنات الماشية أو يشرفون على البضائع خلال النقل بتكليف من الشاحن ، لأنهم لا يعتبرون فى خدمة المجهز ، لاوندز وردولف رقم ٦٩٦ و ٧١٥ وانظر هارل كورت – الملزمة ٧ رقم ١٤٠

(٢) Rule 11 (d) "When overtime is paid to the master, officers or crew for maintenance of the ship or repairs, the cost of which is not allowable in general average, such overtime shall be allowed in general average only up to the saving in expense which would have been incurred and admitted as general average had such overtime not been incurred."

وقتا طويلا اذا ما أجرى الاصلاح وعلى السفينة حمولتها ، بينما لو أفرغت الحمولة وتم تخزينها مؤقتا فان الاصلاح يستغرق فترة أقصر ، وطالما أن تفريغ الحمولة ليس ضروريا لإصلاحها بل يمكن اجراء الاصلاحات مع بقاء شحنة السفينة عليها فان نفقات تخزين البضائع بعد تفريغها ونفقات هذا التفريغ لا تعتبر خسارة مشتركة تطبيقا للقواعد العامة فى تحقق الخسارات المشتركة المصروفات ، ذلك أن التفريغ والتخزين ليسا ضروريين للسلامة العامة ولإمكان إصلاح السفينة ومواصلتها رحلتها ، ولكن لو دققنا النظر فى نفقات التفريغ والتخزين لوجدنا أنها نفقات بديلة[1] لمصروفات بقاء السفينة فى ميناء الالتجاء مدة طويلة تستوجب دفع رسوم الرسو طوال فترة بقائها فى الميناء وكذلك أجور طاقم السفينة ونفقات مؤونتهم ، وكل هذه النفقات تعد خسارة مشتركة إعمالا للقواعد العامة لتحقق الخسارات المشتركة وللقاعدتين رقم ١٠ و ١١ من قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ [2] ، بل إن تخزين الشحنة لسرعة إتمام الاصلاح يعود بالنفع على أصحاب المصالح المشاركة فى الرسالة البحرية اذ ينقص من قيمة الخسارات المشتركة التى يلتزمون بالمساهمة فيها ، ولذلك قضت القاعدة F من قواعد يورك وأنفرس منذ عام ١٩٢٤ بأن المصروفات الإضافية التى تنفق بدلا من مصروفات أخرى تدخل فى نطاق الخسارات المشتركة تعتبر بدورها خسارة مشتركة ، وذلك فى حدود قيمة الخسارة المشتركة التى يمكن تفاديها عن طريق إنفاق المصروفات البديلة ، وبغض النظر عن المنفعة الخاصة التى قد تعود على أي من أطراف الرسالة البحرية نتيجة ذلك [3].

٢٢٦ - ولا يمكن إضفاء وصف المصروفات البديلة التى يتحملها المجهز وتكييفها بأنها خسارة مشتركة إلا بالنظر الى المبالغ التى كان سينفقها بالفعل لو لم يقم بدفع المصروفات البديلة ، فلو فرضنا أن المجهز استبدل إجراء أقل كلفة باجراء

---

(١) substituted expenses-Dépenses substituées

(٢) راجع ما سبق رقم ٢١٢ و ٢٢٠ وما بعدهما .

(٣) Rule F: Any extra expenses incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

تستوجبه السلامة العامة للرسالة البحرية فلا مجال فى هذه الحالة لتطبيق فكرة المصروفات البديلة ، كما لو اقتضى حادث التجاء السفينة الى ميناء فى سبيل السلامة العامة ، ورأى الربان استئجار قاطرة بحرية تسحب السفينة الى ميناء الوصول[1] . ولايضاح فكرة المصروفات البديلة يمكن تسمية المبالغ التى كانت ستدفع وتعتبر خسارة مشتركة بالمصروفات الأصيلة ، والمبالغ التى تنفق بالفعل توفيرا للخسارة المشتركة بالمصروفات البديلة .

ونلفت النظر الى أن المصروفات البديلة تنفق عادة بعد زوال الخطر الذى تتعرض له الرسالة البحرية ، وينفقها الربان فى سبيل المصلحة المشتركة لأطراف هذه الرسالة ، ولا يكون الهدف من إنفاقها تفادى الخطرومن ثم فهى لا تدخل بحسب الأصل في نطاق الخسارات المشتركة المصروفات ، ولكنها طالما أنفقت فى سبيل المنفعة المشتركة لأصحاب المصالح الممثلة فى الرسالة البحرية فانها تأخذ حكم الخسارة المشتركة تبسيطا لإجراءات تسوية الخسارة ، ذلك أن التضحية تفتح مجال تحقق خسارات مشتركة ، وتسوية هذه الخسارات ، وليس من المنطق إجراء تسوية منفصلة للخسارات البديلة على أساس يخالف تسوية الخسارات المشتركة[2] .

٢٢٧ – ولا تعتبر المصروفات البديلة من قبيل الخسارات المشتركة الا اذا أنفقت لتفادى مصروفات تزيد عنها كانت ستعتبر خسارة مشتركة وتدخل فى

(١) هذا على خلاف ما اذا استؤجرت قاطرة بحرية لسحب السفينة من ميناء التجاء الى ميناء آخر يكون إصلاحها فيه أقل تكلفة ، فأجرة القاطرة تعد مصروفات بديلة ، وانظر جمال الحكيم ص ٢١٦ و٢١٧ وما يلي رقم ٢٣٤ .

(٢) لاوندز ورودلف رقم ٢٤٢ و٣٠٥ ، ويلاحظ أن الفقه الفرنسى الحديث يؤسس المساهمة فى الخسارات المشتركة على فكرة اتحاد المصالح union d'intérêts ريبير ج ٣ رقم ٢٢٢٠ ، أما تسوية الخسارات البديلة وهى ليست فى الأصل خسارة مشتركة فتقوم المشاركة فيها على اعتبار إنفاقها عملا من أعمال الفضالة يقوم به الربان لصالح المشاركين في المخاطرة البحرية ، انظر ريبير ج ٣ رقم ٢٣٠٦ ، لكلير ص ٧٥ وفي الفقه المصرى انظر في المصروفات البديلة على جمال الدين رقم ٧٤٠ ، سمير الشرقاوى رقم ٦٠٠ ، وقد تضمن حكمها القانون البحرى اللبنانى فى المادة ٢٥٩ مصطفى كمال طه – القانون البحرى اللبنانى رقم ٤٧١ والقانون البحرى الليبي فى المادة ٢٦٢ سمير الشرقاوى – القانون البحرى الليبي رقم ٥٢٦ .

نطاق الخسارات المشتركة المصروفات متقلة كاهل من يلتزمون بالمساهمة فيها ، وعلى ذلك لو أن ماء البحر اندفع الى داخل السفينة وتعرضت الرحلة لخطر يهددها فاتجه الربان الى أقرب ميناء لإصلاح السفينة ، وكان الالتجاء فى سبيل السلامة العامة ، ولكن تبين أن جميع أحواض اصلاح السفن مشغولة ويتعين أن تنتظر السفينة فترة طويلة حتى يخلو أحد هذه الأحواض ، وفى سبيل توفير نفقات هذا التأخير اتجه الربان بالسفينة الى ميناء آخر قريب يتوفر فيه حوض لإصلاحها وذلك عن طريق استئجار قاطرة بحرية سحبت السفينة ، فنفقات قطر السفينة تعد مصروفات بديلة تأخذ حكم الخسارات المشتركة عند تسويتها ، ذلك أن نفقات القطر كانت بديلة لمصروفات كانت ستعتبر خسارة مشتركة خلال فترة تأخير اصلاحها فى الميناء الأول ، وفى هذا الفرض تحقق استبدال حقيقى لمصروفات بأخرى[1] ، فالمصروفات البديلة حلت محل نفقات أخرى لا نفقات إضافية أو تكميلية[2] لخسارة تعد من الخسارات المشتركة المصروفات .

٢٢٨ – وحتى يمكن اعتبار النفقات من قبيل المصروفات البديلة يتعين ابتداء أن يؤدى إنفاقها الى تخفيض أو تفادى نفقات كان يتعين إنفاقها بوصفها خسارة مشتركة[3] ، ويشترط كذلك ألا يكون الاجراء الذى أدى الى إنفاق هذه المصروفات واقعا فى نطاق التزامات المجهز طبقا لأحكام وشروط عقد النقل البحرى ، حتى لو كان من حق المجهز اتخاذ هذا الاجراء طبقا لأحكام ذلك العقد[4] ، وتطبيقا

---

(١) "réellement substitution d'une dépense à une autre."

لكلير ص ٧٦ ومشار فيه الى حكم قضى باعتبار نفقات القطر البحرى مصروفات بديلة ، استئناف مرسيليا في ٩ فبراير ١٩٣٨ – ملحق دور ١٦–١٤٠ ، وانظر هارل كورت – الملزمة ٦ رقم ٧٦ .

(٢) "En effet, la dépense substituée est une dépense de "remplacement" et non une dépense "suplémentaire" ou "complémentaire". لكلير ص ٧٦

(٣) قرار تحكيم فى ٣ ديسمبر ١٩٥٦ D.M.F.-1957 p.313

(٤) "There can be no substituted expense chargable in general average unless it was not the shipowner's duty under the contract of affreightment to adopt the course giving rise to the incurring of the substituted expense, even if under the contract of carriage he could elect to adopt this course."

لاوندز وورودلف رقم ٣٠٥ وفى علاقة المؤمن بالمؤمن له يضمن الأول الخسارات التى تتمثل فى صورة

لهذه الأسس اذا استوجب إنقاذ الرسالة البحرية تفريغ حمولة السفينة أو ايداعها المخازن ، ولكن رؤى أن تفريغ البضائع فى عائمات lighters أقل تكلفة من ايداعها المخازن لأن أجور العائمات أقل من نفقات التخزين مضافا اليها مصروفات نقل البضائع من السفينة الى المخازن ، فنفقات استئجار العائمات تعد مصروفات بديلة فى حكم الخسارة المشتركة ويسهم فيها من يفيدون منها كما لو أنهم أسهموا في نفقات تفريغ البضاعة وأجور التخزين واعادة شحن البضائع ، وقد استقر هذا المبدأ فى القاعدة رقم ٢٠ من القواعد التى وضعها اتحاد مصفى الخسارات البحرية[١] ، وكذلك اذا استدعى الأمر تفريغ جانب قليل القيمة من شحنة السفينة بالنظر الى قيمة بقية الشحنة ، كما لو تطلبت السلامة العامة تفريغ كمية من الفحم أثناء وجود السفينة فى ميناء التجاء ، ويتفق المجهز مع مالك الشحنة على بيع الفحم فوق ظهر السفينة وشراء كمية أخرى مماثلة[٢] تشحن عندما تصبح السفينة صالحة لمواصلة رحلتها وذلك لتوفير نفقات التفريغ والتخزين واعادة الشحن ، فحينئذ تعد الخسارة التى قد تلحق مالك الفحم نتيجة البيع مصروفات بديلة[٣] للنفقات التى وفرها هذا الاجراء ، وكذلك الأمر لو تبين أن استئجار سفينة أخرى لمواصلة الرحلة أقل نفقة من تفريغ البضائع وتخزينها ثم إعادة شحنها

←

مصروفات بديلة ، وقد نصت الفقرة الأولى من المادة ٦٦ من قانون التأمين البحرى الانجليزى الصادر عام ١٩٠٦ على أن الخسارات المشتركة تشمل الخسارات المصروفات كما تشمل التضحية المادية فى سبيل السلامة العامة ، انظر تعليق شالمرز على هذه المادة – التأمين البحرى ص ١٠١ ، وارنولد فى التأمين البحرى ج ٢ رقم ٩٦٣ والمادة ٢٦٧ من مشروع القانون البحرى المصرى .

(١) Rule 20 (f) When the cargo, instead of being sent ashore, is placed on board hulk or lighters during the ship's stay in port, the hulk-hire is divided between general average, cargo, and freight, in such proportions as may place the several contributing interests in nearly the same relative positions as if the cargo had been landed and stored.

(٢) substitute cargo أى الشحنة البديلة .

(٣) ويلاحظ أنه لا تدخل فى نطاق المصروفات البديلة التى تسوّى باعتبارها خسارة مشتركة المبالغ التى يوفرها المجهز نتيجة عدم إتمام النقل بوساطة نفس السفينة ، فالقاعدة أن المصروفات لا تدخل ضمن المصروفات البديلة الا اذا حققت خفضا أو تفاديا لمبالغ لو أنها أنفقت لاعتُبرت خسارة مشتركة ، اذ أن مصلحة أصحاب المصالح المشاركة فى الرسالة البحرية هى مناط إضفاء وصف المصروفات البديلة على تلك النفقات و من ثم لا يفيد المجهز من تطبيق فكرة المصروفات البديلة .

فان أجرة هذه السفينة تعتبر مصروفات بديلة ، على أن يستنزل منها أي مبلغ يوفره المجهز نتيجة عدم تنفيذه التزامه باتمام النقل على نفس السفينة[1] .

٢٢٩ – وقد أثارت نفقات إصلاح السفينة إصلاحا مؤقتا temporary repair فى ميناء التجاء بحث مدى انطباق وصف المصروفات البديلة على نفقات هذا الاصلاح ، ذلك أن الربان قد يرى أن الاصلاح التام فى ميناء الالتجاء يستوجب تفريغ الشحنة ، وتوفيراً لنفقات التفريغ واعادة الشحن يكتفى باجراء إصلاح مؤقت بحيث تتمكن السفينة من استكمال رحلتها بكامل حمولتها ، ولكن هذا الاصلاح لا تفيد منه السفينة بصفة دائمة وإنما يتم بالقدر اللازم لمواصلة الرحلة ، وقد استبعد فقهاء الرومان نفقات الاصلاح المؤقت من نطاق الخسارات المشتركة ، ولكن القضاء الانجليزى اتجه الى عكس ذلك واعتبرها خسارة مشتركة الى أن صدر حكم يقضى بعكس ذلك[2] ، ويقر الفقه الانجليزى هذا القضاء بتحفظ ، اذ يؤيده فى الفرض الذى يكون فيه المجهز ملتزما بالقيام بتلك الاصلاحات المؤقتة طبقا لشروط عقد استئجار السفينة ، ذلك أن القواعد العامة لتحقق الخسارات المشتركة تقضى بأن أصحاب المصالح المشاركة فى الرسالة البحرية لا يسهمون فى نفقات يلتزم بها المجهز طبقا لأحكام عقد النقل أو عقد استئجار السفينة ، وعلى ذلك لو تم الاصلاح بالقدر اللازم لاستعادة السفينة صلاحيتها للملاحة عن طريق تزويدها بأدوات أو مهمات تخرج عن نطاق التزام المجهز فان النفقات اللازمة لذلك تعتبر مصروفات بديلة ، بل إن العمل جرى فى الولايات المتحدة على اعتبار هذه النفقات خسارة مشتركة[3] ، ونحن لا نقر اعتبار مثل هذه النفقات خسارة مشتركة وإنما هى مصروفات بديلة . ذلك أن تلك النفقات لا تعتبر من الناحية الفنية خسارة مشتركة لأنها تنفق بعد زوال الخطر الذى يتعرض له الرسالة البحرية ، ومن ثم لا تستوجبها السلامة العامة للرسالة

(١) لاوندز وورودلف رقم ٣٠٧ و ٣٠٨

(٢) Wilson v. The Bank of Victoria (1867) 2Q.B.203 وانظر ما يلى رقم ٢٣٥

(٣) لاوندز ورودلف رقم ٣١٠ ص ١٧٥ وهامش ٤٤ ويلاحظ أن فكرة المصروفات البديلة التى أقرها القضاء الانجليزى منذ عام ١٨٦٧ ما زالت غير مستقرة فى القضاء فى الولايات المتحدة الامريكية ، المرجع السابق رقم ٥٧٥ ص ٣٠١ هامش ٦٩ والأحكام المشار اليها فيه .

البحرية ، وعلى ذلك فهي نفقات تأخذ حكم الخسارة المشتركة من حيث تسويتها ولا تتفق معها من حيث طبيعتها القانونية[1] .

٢٣٠ - ويلاحظ على صياغة القاعدة F من قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ أنها تعبر عن المصروفات البديلة فى صدر القاعدة بأنها مصروفات إضافية extra expenses - وكذلك النص الفرنسى للقواعد[2] - وتقضى بأنها المصروفات التى تنفق بدلا من مصروفات أخرى لو أنها أنفقت لاعتُبرت خسارة مشتركة ، ومن الواضح أن المصروفات البديلة ليست مصروفات إضافية ، وإنما هى مصروفات ضرورية تقتضيها السلامة العامة وتنفق بدلا من مبالغ يتوفر لها وصف الخسارة المشتركة اذا أنفقت ، ومن ثم فالمصروفات البديلة ليست نفقات إضافية ولا تكميلية لخسارة تعد من الخسارات المصروفات[3] ، ولذلك يرى الفقه الانجليزى أن عبارة extra expense لا تعنى فى خصوص القاعدة F من قواعد يورك وانفرس المصروفات الاضافية additional expense وانما يقصد بها المصروفات غير العادية[4] التى لا تعد خسارة مشتركة ولكنها تنفق بدلا من مصروفات تعد كذلك لو أنها أنفقت فى سبيل السلامة العامة .

٢٣١ - وفى حكم حديث قضى فى كندا عام ١٩٦٠[5] بأحقية المجهز فى اعتبار نفقات إرسال محور لمؤخر السفينة tailshaft بالطائرة من ويلز الى سنغافورة مصروفات بديلة يسهم فيها من أفادوا منها باعتبارها فى حكم الخسارة المشتركة ، رغم أن مصروفات الإرسال بالطائرة تزيد عن نفقات الشحن بطريق البحر ، ذلك أن هذا الاجراء وفر بعض النفقات اللازمة لبقاء السفينة فى ميناء التجاء انتظارا لوصول المحور اللازم لإصلاحها وهى نفقات لو دفعت لأعتبرت خسارة مشتركة . وقد رفضت المحكمة دفاع المدعى عليهم وهم الشاحنين بأن المصروفات التى دفعها

---

(١) راجع ما تقدم رقم ٢٢٦ ، وانظر ريبير ج ٢ رقم ٢٣٠٦-١ ، لكلير ص ٧٥

(٢) "toute dépense supplémentaire ..."

(٣) راجع ما سبق رقم ٢٢٧ ، وانظر ريبير ج ٣ رقم ٢٣٠٦-٣

(٤) extraordinary expenditure لاوندز وردولف رقم ٥٧٦

(٥) Western Canada Steamship Co., Ltd. v. Canadian Commercial Corporation (1960) 2 Lloyd's Rep. 313- Supreme Court of Canada

المجهز في سبيل ارسال المحور اللازم لإصلاح السفينة نفقات عادية وليست إضافية ، أي ليست مصروفات بديلة .

٢٣٢ – وقد يعود إنفاق المصروفات البديلة بالنفع على كافة المشاركين فى الرسالة البحرية ، كما لو أفاد المجهز والشاحنون من قطر السفينة من ميناء التجاء الى ميناء آخر يمكن فيه اجراء الاصلاحات اللازمة فى فترة أقصر مما لو تم الإصلاح فى الميناء الأول ، إذ يوفر المجهز نفقات البقاء مدة أطول فى ميناء الالتجاء ، كما يفيد الشاحنين لو أن تأخير وصول الشحنة يؤدى الى إصابتها ببعض التلف ، وقد يفيد المجهز بمفرده من إنفاق المصروفات البديلة لو فُرض أن الشاحنين لا يضارون من إطالة مدة الرحلة ، وأيا كان الأمر فلا اعتبار فى تطبيق حكم القاعدة F من قواعد يورك وانفرس لما يحققه إنفاق المصروفات البديلة من وفر لأى من أصحاب المصالح فى الرسالة البحرية[1] طالما أنها مبالغ تنفق بدلا من مصروفات لو دفعت لاعتبرت خسارة مشتركة ، وقد أضيف هذا الحكم لصياغة القاعدة عام ١٩٥٠[2] اذ لم تتضمنه صياغة عام ١٩٢٤ ، واستقر في قواعد عام ١٩٧٤ .

٢٣٣ – ولما كانت المصروفات البديلة نفقات تأخذ حكم الخسارة المشتركة لأنها تنفق بديلة لمصروفات لو أنها أنفقت لاعتبرت خسارة مشتركة فان المنطق يقضى بأن المصروفات البديلة لا يسهم فيها من أفادوا منها كما لو كانت خسارة مشتركة الا فى حدود الخسارات المصروفات التى يمكن تفاديها أو توفيرها بانفاق المصروفات البديلة ، وإلا أضير المشاركون فى الرسالة البحرية من إنفاق هذه المصروفات ، ولذلك نصت القاعدة F من قواعد يورك وانفرس على أن المصروفات البديلة تعتبر فى حكم الخسارات المشتركة المصروفات فى حدود هذه الخسارة التى أمكن تفاديها[3] ، فاذا زادت المصروفات البديلة عن تلك التى أمكن تفاديها أو

---

(١) لاوندز ورودلف رقم ٥٧٨ ، ريبير ج ٣ رقم ٢٣٠٦–٢ ، هارل كورت – الملزمة ٧ رقم ٧٥

(٢) "... without regard to the saving, if any, to other interests, ..."

راجع القاعدة F فيا سبق رقم ٢٢٥

(٣) "... only up to the amount to the general average expenditure avoided."

انظر مقال Lureau:

La delimitation de la dépense substituée D.M.F. 1951 p.3

تخفيضها فان الزيادة تقع على عاتق من يدفعها وهو المجهز عادة [1].

٢٣٤ – ونلفت النظر الى تعارض ظاهر بين حكم القاعدة F من قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ وما تقضى به الفقرة (d) من القاعدة رقم ١٠ من هذه القواعد والتى تضمنت صورة من صور المصروفات البديلة ، وهى حالة ما اذا أصيبت السفينة بتلف وكانت فى ميناء أو مكان يمكن إصلاحها فيه لتتمكن من مواصلة رحلتها بكامل حمولتها ، وبدلا من القيام بهذا الاصلاح وفى سبيل توفير النفقات تقطر السفينة الى مكان أو ميناء آخر يتم فيه إصلاحها أو تقطر الى ميناء وصولها ، أو تشحن حمولتها أو جزء منها على سفينة أخرى أو يعاد شحنها بأى وسيلة أخرى ، فان نفقات القطر أو الشحن على سفينة أخرى أو اعادة شحنها أو أى جزء من هذه النفقات يتحمله أصحاب البضائع المشاركة فى الرسالة البحرية بنسبة الفائدة التى تعود على كل منهم ، أى الوفر الذى يحققه نتيجة إنفاق المصروفات البديلة ، وذلك فى حدود المبالغ التى كانت ستنفق وتعتبر خسارة مشتركة والتى حلت محلها تلك المصروفات البديلة [2] . ووجه التعارض بين ما تقضى به الفقرة (d) من القاعدة رقم ١٠ وبين القاعدة F أن الأخيرة تنص على أن المصروفات البديلة تعتبر فى حكم الخسارات المشتركة بغض النظر عن الفائدة التى تعود على أصحاب المصالح المشاركة فى الرحلة البحرية ، بينما تجعل الفقرة (d) سالفة الذكر الفائدة التى تعود على أصحاب المصالح الممثلة فى الرسالة البحرية أساساً للمساهمة فى المصروفات البديلة ، وقد أوضح العميد ريبير مثلا يبين التعارض بين الحكمين ، فلو أن إصلاح السفينة فى ميناء يكلف ٤٠٠ بينما تكلفة القطر الى ميناء آخر أو إعادة الشحن ٢٠٠ ومن الطبيعى أن المجهز كان سينفق ١٠٠ لإتمام الرحلة ووصول

---

(١) لاوندز ورودلف رقم ٥٧٩ ، ريبير ج ٣ رقم ٢٣٠٦-٣

(٢) Rule 10 (d) If a ship under average be in a port or place at which it is practicable to repair her, so as to enable her to carry on the whole cargo, an if, in order to save expense, either she is towed thence to some other port or to her destination, or the cargo or a portion of it is transhipped by another ship, or otherwise forwarded, then the extra cost of such towage, transhipment and forwarding, or any of them (up to the amount of the extra expense saved) shall be payable by the several parties to the adventure in proportion to extraordinaryt expense saved.

البضائع الى وجهتها ، فتطبيق القاعدة F يؤدى الى اعتبار ٢٠٠ مصروفات بديلة تأخذ حكم الخسارة المشتركة وهى تكلفة القطر أو إعادة الشحن لأن القاعدة F لا تقيم اعتبارا للفائدة التى تعود على المجهز ، بينما إعمال الفقرة (d) من القاعدة رقم ١٠ يؤدي الى اعتبار ١٠٠ فقط مصروفات بديلة لأن المجهز كان سينفق ١٠٠ لإتمام الرحلة ومن ثم تخصم من تكلفة القطر أو إعادة الشحن[١] ، وقد ألغيت الفقرة (d) من القاعدة رقم ١٠ عند إعادة صياغة قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٧٤ اكتفاء بتطبيق القاعدة F على مصروفات القطر وتوجيه السفينة الى موانئ تلى ميناء الالتجاء .

٢٣٥ – ويقوم نفس التعارض بين حكم القاعدة F والقاعدة رقم ١٤ الخاصة بالاصلاحات المؤقتة[٢]، والتى تقضى بأنه اذا أجريت للسفينة إصلاحات مؤقتة فى ميناء الشحن أو ميناء يقع فى خط سيرها أو ميناء التجاء ، وذلك فى سبيل السلامة العامة ، أو نتيجة تلف نشأ عن تضحية إختيارية فى سبيل السلامة العامة ، فان نفقات مثل هذه الاصلاحات تعد خسارة مشتركة ، وحين تجرى إصلاحات مؤقتة لتلف طارئ يلحق السفينة[٣] وذلك لمجرد تمكينها من إتمام رحلتها فان نفقات

---

(١) ريبير ج ٣ رقم ٢٣٠٦–٤ ، هارل كورت – الملزمة ٦ رقم ٧٦ وما بعده ، لكلير ص ١٠٨ و ١١٥ ، لاوندز وردلف رقم ٥٧٨ و ٦٨٥

(٢) Rule 14-Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

Where temporary repairs of accidental damage are effected merely to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

No deduction "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

(٣) accidental damage ولا يشترط أن يكون التلف غير متوقع وقهرى ، ومن ثم فالتلف نتيجة الاستهلاك غير العادى لآلات السفينة لا يعد حادثا طارئا ، ولكن اذا حدث كسر مفاجئ ولو نتيجة استهلاك عادى فان نتائجه تعد تلفا طارئا – لاوندز وردلف رقم ٦٥٧

الاصلاح تعد فى حكم الخسارة المشتركة بصرف النظر عما يحققه هذا الاجراء من وفر لأصحاب المصالح المشاركة فى الرسالة البحرية ، وتعد هذه النفقات خسارة مشتركة فى حدود المبالغ التى كانت ستعتبر خسارة مشتركة لو أن التلف لم يتم إصلاحه[1]

وقد جرت محاولة عند صياغة قواعد عام ١٩٢٤ ثم عام ١٩٥٠ للتوفيق بين حكم القاعدة F والقاعدتين رقم ١٠ (d) و ١٤ بعد أن لوحظ هذا التعارض الظاهر بين أحكامها ، ومع ذلك ظلت صياغة القاعدة رقم ١٠ (d) والقاعدة رقم ١٤ بغير تعديل يرفع تعارضهما مع القاعدة F وهى من القواعد العامة للخسارات المشتركة ، واستند الرأى الذى غلب لإبقاء صياغتهما على هذه الصورة الى سببين ، أولهما أنه ليس من المستحسن إدخال تعديل على هذه الصياغة بعد أن استقرت القاعدتان فى العمل ، خاصة وأن المشتغلين بتسوية الخسارات البحرية يعارضون أي تعديل فى صياغة درجوا على معرفة أحكامها ، كما أن تعديل حكم الفقرة (d) من القاعدة رقم ١٠ وكذلك القاعدة رقم ١٤ ليوائما حكم القاعدة F يمنح المجهزين ميزة غير عادلة إذ يحققون بذلك وفرا فى نفقات الاصلاح على حساب باقى أصحاب المصالح المشاركة فى الرسالة البحرية .

٢٣٦ – وقد اقترحت لجنة صياغة قواعد عام ١٩٢٤ إضافة عبارة للفقرة (d) من القاعدة رقم ١٠ مضمونها أنه اذا أرسلت الشحنة أو جانب منها الى ميناء الوصول بعد تعرض السفينة لحادث يستوجب إصلاحها فان أصحاب الشحنة يلتزمون بالمساهمة فى الخسارة المشتركة كما لو أن الشحنة لم ترسل الى هذا الميناء ، وهذه الإضافة التى اقترحتها اللجنة إقرار لما جرى عليه العمل من إدراج مثل هذا الشرط فى عقود النقل البحرى ، كما أنها تؤدى الى تلافى الصعوبة التى تثور عند قيام المجهز بارسال البضائع الى ميناء الوصول حين تتعرض السفينة لتلف يعوقها عن مواصلة رحلتها ، اذ يمكن القول بأن البضائع تنفصل عن المصالح المشاركة فى المخاطرة البحرية منذ إخراجها من السفينة ومن ثم لا تعتبر عنصرا من العناصر المعرضة للخطر ، وبالتالى لا يلتزم أصحاب البضائع بالمساهمة فى الخسارة

(١) انظر ريبير ج ٣ رقم ٢٣١٥-٢ ، لكلير ص ١١٩ و ١٢٠ ، هارل كورت – الملزمة ٧ رقم ١٦٢ ويرنر رقم ٦٣٤ .

المشتركة ، رغم أنهم يفيدون فائدة مباشرة من إرسال بضائعهم الى ميناء وصولها بدلا من بقائها فى السفينة لحين إصلاحها ثم مواصلتها رحلتها الى ميناء الوصول ، ورغم كل هذه المبررات القانونية والمنطقية لم يلق اقتراح إضافة الحكم سالف الذكر الى الفقرة (d) من القاعدة رقم ١٠ موافقة مؤتمر استكهلم الذى أقر صياغة قواعد عام ١٩٢٤ ، ولم يبق من حل للتغلب على التعارض بين حكم هذه الفقرة وبين القاعدة F سوى ادراج شرط مماثل للحكم الذى اقترحت لجنة صياغة قواعد عام ١٩٢٤ إدخالها على الفقرة (d) من القاعدة رقم ١٠ ، وهذا ما جرى عليه العمل فعلا[١] ، ويعرف هذا الشرط بتسمية مختصرة تدل على مضمونه اذ يسمى شرط عدم الانفصال[٢] non-separation agreement ، والمقصود به أن يظل الشاحن ملتزما بدفع حصته فى المساهمة فى الخسارة المشتركة حتى لو انفصلت البضاعة عن السفينة عن طريق إرسالها الى ميناء وصولها بعد تعرض الرسالة البحرية لحادث يستوجب اصلاح السفينة ، فلا يترتب على هذا الانفصال بين البضائع والسفينة الاحتجاج بأن البضاعة لم تعد عنصرا من العناصر المشاركة فى المخاطرة البحرية ومن ثم لا تلتزم بالمساهمة فى الخسارة المشتركة ، وقد ألغيت الفقرة (d) من القاعدة رقم ١٠ من قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٧٤ .

(١) لاوندز ورودلف رقم ٦٨٥ و ٦٨٦ ، هارل كورت - الملزمة ٧ رقم ١٠٤

(٢) "It is further agreed by the parties hereto, that the cargo be forwarded to destination by other vessel or vessels or conveyances and shall contribute in General Average to any allowances in accordance with the provisions of Rule 11 (b) of York-Antwerp Rules 1950, for wages and maintenance of the master, officers and crew, and for fuel and stores consumed as if such cargo had been retained while repairs to ther original vessel were being effected, and had been carried to its destination by that vessel..."



الباب الثالث

تسوية الخسارات البحرية المشتركة

٢٣٧ – فى الفصل الأول من هذا الباب نحدد القواعد التى تحكم تسوية الخسارات المشتركة ، وفى الفصل الثانى نبين كيفية تحديد كل من المجموعة الدائنة التى تلحقها الخسارة نتيجة التضحية فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية، وفى الفصل الثالث نوضح كيفية إجراء تسوية الخسارة المشتركة على ضوء تحديد المجموعتين الدائنة والمدينة ، ونخصص الفصل الرابع لدعوى المساهمة فى الخسارة المشتركة والضمانات التى تكفل تحقق هذه المساهمة .

الفصل الأول
القواعد التي تحكم تسوية الخسارات المشتركة

٢٣٨ – بعد أن أوضحنا في الباب الأول أحكام تحقق الخسارات البحرية المشتركة ، وفي الباب الثاني صور هذه الخسارات ، نعرض لتسوية الخسارات المشتركة ومساهمة أصحاب المصالح الممثلة في الرسالة البحرية في الخسارة التي التي تلحق أحدهم أو بعضهم نتيجة تضحية إختيارية في سبيل السلامة العامة adjustment of general average[1] وتحكم قواعد يورك وانفرس تسوية الخسارة المشتركة حين يتضمن عقد نقل البضائع أو مشارطة استئجار السفينة[2] شرطا يقضي بتطبيق هذه القواعد وهو الوضع الغالب[3]، مع ملاحظة أن للمتعاقدين إدراج هذا الشرط ولوخالفت أحكام قواعد يورك وأنفرس القانون الواجب التطبيق طبقا لقواعد الإحالة ، ذلك أن القواعد التي تحكم الخسارة المشتركة في التشريعات البحرية ليست من النظام العام ، كما أن للمتعاقدين استبعاد تطبيق بعض أحكام قواعد يورك وأنفرس وتغيير هذه الأحكام بشرط في العقد طالما أن أن الشرط لا يخالف النظام العام ويتفق مع طبيعة العقد الذي يتضمنه والموضوع الذي يحكمه .

٢٣٩ – وتثور صعوبة تحديد القواعد واجبة التطبيق بشأن تسوية الخسارة المشتركة حين لا يتضمن عقد النقل البحري أو مشارطة ايجار السفينة شرطا يحيل الى قواعد يورك وانفرس ، ومناط تحديد القواعد واجبة التطبيق حينئذ هو تعيين مكان إجراء التسوية ، ومن ثم تجب التفرقة في هذا الشأن بين فرضين ، أولهما أن تكتمل الرحلة البحرية ، والفرض الثاني أن تنقطع الرحلة البحرية قبل ميناء الوصول .

---

(١) Contribution aux avaries communes – Réglement d'avaries communes – La dispache.

(٢) في عقد النقل البحري le transport تكون البضائع محلا للعقد ، بينما تكون السفينة محلا لمشارطة الايجار l'affrétement وقد أوضح القانون الذي صدر في فرنسا في ١٨ يونيو ١٩٦٦ هذه التفرقة بجلاء ، روديير ج ١ رقم ١٥ و١٩ و٣٥ وعلى جمال الدين – القانون البحري ١٩٧٠ رقم ٤١٢ وما بعده ، والوسيط في القانون البحري ١٩٧٢ رقم ٢٠٦ وما بعده .

(٣) لورد شورلي وجايلز ص ٢١١ ، بارتل ص ١٨٠ ، وينتر ص ٤١٤ ، وراجع ما سبق رقم ٣

وفى المبحث الأول نعرض للفرض الذى لا تنطبق فيه قواعد يورك وانفرس على تسوية الخسارة المشتركة ، ثم نبحث أحوال انطباقها على هذه الخسارة فى المبحث الثانى .

المبحث الأول

القواعد التى تحكم التسوية إذا لم تطبق قواعد يورك وأنفرس

٢٤٠ – حين لا يتضمن عقد النقل البحرى أو مشارطة استئجار السفينة – أو عقد التأمين البحرى فى العلاقة بين المؤمن والمؤمن له – شرطا يحيل الى قواعد يورك وانفرس ، ففى الصورة التى تتم فيها الرحلة البحرية يحكم تسوية الخسارة المشتركة التى تقع خلال الرحلة القانون النافذ فى ميناء الوصول ، وقد استقر هذا المبدأ فى سابقة قضائية انجليزية منذ عام ١٩٢٤[١] وطبقا لوقائع الدعوى نقلت بضاعة يملكها شاحن بريطانى الجنسية من جبل طارق الى ميناء بطرسبرج فى روسيا بمقتضى سند شحن ينطبق عليه القانون الانجليزى ، وخلال الرحلة اضطرت السفينة للرسو فى ميناء التجاء ، ولما وصلت السفينة الى بطرسبرج اضطر الشاحن الى دفع مبلغ كمساهمة فى الخسارة المشتركة التى ترتبت على الالتجاء حتى يتمكن من استلام البضاعة ، وتمت تسوية الخسارة طبقا للقانون الروسى ، وفى انجلترا رفع الشاحن دعواه على المجهز استنادا الى أن تسوية الخسارة المشتركة طبقا للقانون الانجليزى مقتضاه التزامه بمبلغ أقل مما دفعه كمساهمة فى الخسارة المشتركة طبقا للقانون الروسى ، وطالب برد الفرق بين المبلغين ، وقد رفض القاضى Abbott الدعوى وحكم بأن التسوية تتم طبقا للقانون والعرف الساريين فى ميناء الوصول أو التسليم[٢] ، وأشار فى أسباب قضائه الى أن الشحنة قد تكون مملوكة لعدة

(١) Simonds v. White (1824) 2B and C.805 مشار اليها فى لاوندز وردولف رقم ٣٣٣ ، لورد شورلى وجايلز ص ٣٥٨ .

(٢) "... the place at which a general average should be adjusted was the place of the ship's destination or delivery of the cargo."

ولا يتغير الحكم اذا توقفت الرحلة البحرية توقفا نهائيا فى ميناء التجاء :

"But a temporary suspension of the voyage at a port of refuge does not justify an average ←

أشخاص من جنسيات مختلفة ومن ثم لا يتصور أن تتعدد كيفية تسوية الخسارة بتعدد جنسيات الشاحنين . وفى حكم آخر قضت المحكمة المالية[1] بأنه رغم أن قانون علم السفينة هوَ الذى يحكم عقد النقل البحرى الا أنه فيما يختص بالخسارة المشتركة فتسويتها تتم طبقا لأحكام ميناء تفريغ البضائع ، ويلتزم كل من المجهز والشاحن بهذه القاعدة .

٢٤١ – وحين تنقطع الرحلة البحرية broken up قبل ميناء الوصول نتيجة حادث استثنائى فان المخاطرة البحرية المشتركة تنتهى ، ومن ثم تنفصل المصالح المشاركة فيها وينقضى اتحاد المصالح الذى يجمعها ، وحينئذ ينطبق على تسوية الخسارة المشتركة قانون المكان الذى وقع فيه انقطاع الرحلة البحرية سواء أكان ميناء أم مكان آخر ، وقد تقرر هذا المبدأ فى سابقة قضائية منذ عام ١٨٦٨ فى دعوى خاصة بكمية من الملح شحنت من ميناء لفربول الى كلكتا ، وخلال الرحلة جنحت السفينة ، ولتخفيف حمولتها ألقيت أغلب الشحنة فى البحر وأعيدت السفينة مقطورة الى ميناء لفربول ، وطالب الشاحن باعتبار كمية الملح التى ألقيت فى البحر خسارة مشتركة بحسب قيمتها لو أنها وصلت سالمة الى كلكتا ، ولكن

---

adjustment there."

ستيفنس وبورى ص ٣٥٨ ومشار فيه الى قضية :

Hill v. Wilson (1869) 4C.P.D.329 وانظر لاوندز ورودلف رقم ٣٣٦

(١) The Court of Exchequer, Lloyd v. Guibert (1865) L.R. 1Q.B. 115; see also Wavertree S.S. v. Love (1897) A.C.373

ويلاحظ أن تقدير قيمة الخسارة أمر يختلف عن طريقة تسويتها أى توزيعها على أصحاب المصالح فى الرسالة البحرية بحيث يسهم فيها كل منهم بنسبة قيمة أمواله المشاركة فى المخاطرة ، وتقدير قيمة الخسارة لا يلزم أصحاب المصالح حين يتم التقدير فى ميناء وصول أجنبي اذا ورد شرط بذلك فى عقد النقل ، لورد شورلى وجايلز ص ٢١١ :

"Where, therefore, the port of destination is a foreign port the foreign average statement is only binding if the contract of affreightment so provides."

وقد أشار الى القضايا التالية :

Harris v. Scaramanga (1872) L.R. 7C.P.481;

De Hart v. Campania Anonima De Segurgos "Aurora" (1903) 2K.B.503;

The Mary Thomas (1894) p.108;

Green Star Shipping Co., v. London Assurance (1931) 39Ll.L.R. 213, 219

القاضى Bovill حكم بأنه فى حالة انقطاع الرحلة البحرية وانتهاء المخاطرة فى مكان آخر يتعين تسوية الخسارة المشتركة طبقا لقانون ذلك المكان[1] .

٢٤٢ – وتعتبر الرحلة قد انقطعت إما اتفاقا ، وإما بوقوع حادث استثنائى excepted peril يجعل استكمال الرحلة مستحيلا من الناحية المادية على أساس الشروط المتفق عليها بين الناقل والشاحن ، وكذلك تعد الرحلة منقطعة اذا كان استكمالها يعتبر غير منطقى ولا معقول لأسباب اقتصادية تجعل الرحلة مستحيلة من الناحية التجارية[2] ، كما تعد الرحلة منقطعة اذا كانت مستحيلة من وجهة النظر المهنية[3].

وتثير مسألة اعتبار الرحلة منقطعة صعوبة فى حالة نقل البضاعة الى سفينة أخرى transhipment خلال الرحلة ، فاذا كان الناقل هو الذى قام بنقل البضاعة من السفينة التى كانت قد شحنت عليها ابتداء الى سفينة أخرى ، أو قام بهذه العملية ربان السفينة باعتباره ممثلا قانونيا للمجهز وذلك تنفيذا لالتزام المجهز بإتمام النقل ، حين تتعرض السفينة لحادث يعوقها عن مواصلة الرحلة ، وذلك ليحصل المجهز على أجرة النقل كاملة ، ففى هذه الصورة لا تعد الرحلة قد انقطعت وانما وقع استبدال سفينة أخرى تكمل الرحلة البحرية بالسفينة التى تعذرت عليها مواصلة تلك الرحلة ، ومن ثم تستمر المخاطرة التى نشأت عن عقد النقل البحرى وبالتالى تستمر الرحلة البحرية ، ويحكم عقد النقل هذه الرحلة لحين انتهائها[4] بما فى ذلك ما ينشأ عنه من حقوق من بينها حق الناقل فى حبس البضائع المنقولة right of lien حتى يستوفى من الشاحن نصيبه من المساهمة فى الخسارة المشتركة ، وفى هذه الحالة تسوى الخسارة المشتركة فى ميناء الوصول ويحكمها قانون

---

(١) "... When the voyage was broken up, and the adventure brought to an end at some other place, the average should be adjusted there, and by the law which there prevailed." Fletrcher v. Alexander (1868) L.R.3C.P.315

(٢) commercial impossibility

(٣) "... to be impossible in a business point of view"
وانظر لاوندز ورودلف رقم ٣٣٦

(٤) انظر فى حق الحبس لورد شورلى وجايلز ص ٢١٢ ، شارلزورث ص ٣٣٥ ، بارتل ١٨٠

تسوية الخسارة فى هذا الميناء[1] .

٢٤٣ – وقد يقوم الربان بنقل البضائع من السفينة الأصلية الى سفينة أخرى وذلك بوصفه ممثلا قانونيا للشاحن ، ويقوم بهذا الاجراء لصالحه ، ومن ثم يتحمل صاحب الشحنة نفقات إعادة الشحن على السفينة الأخرى التى قد تزيد على أجرة النقل طبقا لعقد النقل الأصلى ، وحين يبرم الربان عقد النقل مع مجهز السفينة الثانية قد يحتفظ لمجهز السفينة الأصلية بحقه في حبس البضائع ضمانا للوفاء بنصيب الشاحن فى المساهمة فى الخسارة المشتركة[2] ، وفى هذه الصورة تعد الرحلة قد انقطعت فى الزمان والمكان الذين تم فيهما نقل الشحنة من السفينة الأصلية الى السفينة الثانية[3] ومن ثم ينطبق قانون هذا المكان على تسوية الخسارة المشتركة ، ولا يؤثر على هذا الحكم أن المجهز الأول يمارس حقه فى حبس البضاعة في ميناء الوصول لاستيفاء مساهمة البضاعة في الخسارة المشتركة ، واتخاذه اجراءات ممارسته حق الحبس في ميناء الوصول يخضع لقانون القاضي[4] lex fori .

٢٤٤ – وفي صورة أخرى قد تنقل البضاعة من سفينة الى أخرى تكمل الرحلة البحرية ويتم هذا النقل بمعرفة الشاحن أو لحسابه دون احتفاظ الناقل الأول بحق حبس البضائع ضمانا لاستيفاء مساهمة الشاحن في الخسارة المشتركة[5] ، وتعد الرحلة حينئذ قد انقطعت وينطبق على تسوية الخسارة المشتركة قانون مكان انقطاعها ، وقد يكون ميناء الشحن .

---

(١) لاوندز وورودلف رقم ٣٣٨ وقد أشار الى عدة قضايا قضى فيها بالولايات المتحدة الامريكية بأحكام تقرر نفس المبدأ .

(٢) forwarding subject to lien وانظر ما يلى رقم ٣٥٩ وما بعده .

(٣) the time and place of transhipment

(٤) "... a lien is not a substantive right, but a procedural remedy for enforcing the right to contribution. It is thus governed by the lex fori."

ويخالف لاوندز هذا الرأى اذ يرى أن تتبع المجهز البضاعة لممارسة حقه فى الحبس حتى ميناء الوصول ورفعه دعوى المساهمة فى هذا الميناء يجعل قانون ذلك المكان أولى بالتطبيق على تسوية الخسارة المشتركة ، لاوندز وورودلف رقم ٣٣٩

(٥) forwarding free from lien

٢٤٥ – ويستفاد من المادة ٢٤٩ بحرى مصرى أن تسوية الخسارة المشتركة تتم فى ميناء تفريغ السفينة ، ولما كان التفريغ يمكن أن يحدث فى ميناء الوصول كما قد يحدث فى ميناء آخر اذا دعت لذلك ظروف الرحلة البحرية فيمكن القول بأن التسوية تجرى في الميناء أو المكان الذى تنتهى فيه الرحلة البحرية ، أي في وقت ومكان انتهاء المخاطرة البحرية المشتركة[١] وتبدو أهمية تحديد زمان ومكان إجراء التسوية فى تقدير وحساب قيمة الخسارات المشتركة والعناصر التى تسهم فيها ، فقد تكون التسوية طبقا لقانون المكان الذى انتهت فيه المخاطرة البحرية أفضل لمن لحقته الخسارة مما لو تمت طبقا لقانون ميناء الوصول ، ويتضح ذلك جليا فى تسوية الخسارة المشتركة طبقا للقانون البحرى فى كل من مصر وفرنسا ، اذ يحتسب ضمن المجموعة المدينة نصف قيمة كل من السفينة والأجرة[٢] ، على خلاف تسوية الخسارة طبقا لأغلب التشريعات البحرية وقواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ التى تحتسب بمقتضاها قيمة السفينة والأجرة كاملتين بحسب هذه القيمة وقت انتهاء المخاطرة البحرية[٣] .

٢٤٦ – وتحيل أغلب سندات الشحن وعقود استئجار السفن ووثائق التأمين البحرى الى تطبيق أحكام قواعد يورك وأنفرس عام ١٩٥٠ على تسوية الخسارات المشتركة ، وعلى ذلك تنطبق الأحكام فى الغالب ، ولكن قد ينص على غير ذلك[٤] ، فتتضمن وثائق التأمين البحرى فى بعض الأحيان شرطا يقضى بأن يلتزم المؤمن بضمان الخسارة المشتركة طبقا لتسويتها على أساس نظام قانونى

---

(١) انظر مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٥٠ والقانون البحرى اللبنانى رقم ٤٧٣ ، على يونس – أصول القانون البحرى ويرى أن تحديد زمان ومكان الوقت الذى يفصم فيه اتحاد المصالح فى الرسالة البحرية مسألة موضوعية يكشف عنها القاضي بحسب ما يتراءى له من ظروف الرحلة ، وانظر على جمال الدين رقم ٧٤١ ، ريبير ج ٣ رقم ٢٣٠٨ مكرر ، ستيفنس وبورى ص ٢٥٨

(٢) المادة ٢٥١ بحرى مصرى و٤٠١ من المجموعة التجارية الفرنسية وذلك قبل صدور قانون الحوادث البحرية رقم ٥٤٥ فى ٧ يوليو ١٩٦٧ ، انظر ريبير ج ٣ رقم ٢٣٢١ ، شوفو رقم ٥٧٤ وانظر ما يلي رقم ٣١٢ و٣٢١

(٣) اخذ بنفس الحكم القانون البحرى اللبنانى ، انظر فى شرحه مصطفى كمال طه رقم ٤٨٣ و ٤٨٥ ، والقانون البحرى الليبي ، سمير الشرقاوى رقم ٥٣٠ ، والمادة ٢٧٣ من مشروع القانون البحرى المصرى

(٤) راجع ما سبق رقم ٢٣٨

أجنبي[1] ، ويصاغ الشرط فى وثائق التأمين البحرى على السفن بأن « تدفع الخسارات المشتركة ومصروفات الإنقاذ طبقا للقانون المعمول به فى الدول الأجنبية اذا تمت تسوية الخسارة على أساس هذا القانون » وطبقا لهذا الشرط فان المؤمن يلتزم بقبول وصحة تسوية الخسارة المشتركة طبقا لأحكام ذلك القانون الأجنبي[2]؛ بالاضافة الى أى مصروفات تدخل فى تسوية الخسارة ، رغم أنها قد لا تكون مضمونة طبقا لأحكام وشروط وثيقة التأمين نفسها ، إلا اذا كانت الخسارة المشتركة قد ترتب على حادث من الحوادث المستثناة من نطاق الضمان ، فلا يلتزم المؤمن بضمانها حتى لو كانت مضمونة طبقا للقانون الأجنبي الذى انطبقت أحكامه على تسوية الخسارة المشتركة .

المبحث الثانى
انطباق قواعد يورك وأنفرس على تسوية الخسارة

٢٤٧ – لم تخرج قواعد يورك وأنفرس عن المبدأ المقرر فى النظامين الانجليزى والفرنسى ، فقد نصت القاعدة G على أن الخسارة المشتركة تتم تسويتها بالنظر الى الخسارة والمساهمة فيها على أساس قيمتها في الزمان والمكان الذين تنتهى فيهما المخاطرة البحرية ، ولا تؤثر هذه القاعدة على تحديد المكان الذي تتم فيه تسوية الخسارة[3] ولم يطرأ على القاعدة G أي تعديل في صياغة عام ١٩٧٤ .

ولعل فى بحث التطور التاريخي لهذه القاعدة ما يعين على بيان حكمها ، فقد تضمن مشروع قواعد الخسارات المشتركة الذى وضعه المستشار Dowdall حكما يقضى بأن تسوية الخسارة المشتركة يتم على أساس قيمة الخسارة والمساهمة فى أول ميناء تفريغ بعد وقوع التضحية التى تتوفر لها شروط اعتبارها خسارة مشتركة ،

---

(١) as per foreign statement ستيفنس وبورى ص ٣٥٨ و٣٥٩ ، جمال الحكيم ص ٢٣٨

(٢) Mavro v. Ocean Marine Insurance Co. (1875) L.R. 10C.P.414

(٣) Rule G- "General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when an where the adventures ends.

This rule shall not effect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

ويحسب قيمتها فى أى مكان يسبق ذلك الميناء تنقطع فيه الرحلة ، ويعتبر هذا الميناء أو ذلك المكان مكانا للتسوية . وإذا لم تنته الرحلة البحرية فى مكان التسوية فان قيمة السفينة والبضائع والأجرة فى نهاية الرحلة أو فى المكان المتفق عليه للتفريغ تتخذ أساسا للتقدير فى مكان التسوية طالما كان ذلك ممكنا من الناحية العملية ، وتخصم قيمة التأمين والمصروفات التى قد تتفق فى المسافة من مكان التسوية حتى ميناء التفريغ أو انتهاء الرحلة ، ولا يؤثر هذا الحكم على تحديد المكان الذى تقع فيه تسوية الخسارة المشتركة . ولم يلق مشروع المستشار Dowdall قبولا ، واقترح اتحاد مصفى الخسارات البحرية إضافة حكم يقضى بأنه اذا كانت البضائع مرسلة الى موانئ فى دول مختلفة فان تسوية الخسارة المشتركة تتم طبقا لقانون دولة علم السفينة وما جرى عليه العمل فى تلك الدولة ، وقد رُفض هذا الاقتراح كسابقة لأنه يثير من الصعوبات اكثر مما فيه من حلول للمشكلة ، خاصة أن المسألة لم يكن قد تقرر لها حكم فى السوابق القضائية الانجليزية وفى كثير من الدول ، وإن كان العمل قد سار على إجراء التسوية على أساس قيمة الخسارة والمساهمة فى ميناء وصول البضائع التى تتعلق بها الخسارة المشتركة ، أما بالنسبة للسفينة فتتخذ أساسا للتسوية قيمتها فى آخر ميناء ترسل اليه أى من الشحنات التى تكون على السفينة وقت حدوث التضحية التى تترتب عليها الخسارة المشتركة[1].

ويتضح التناقض فى الحكم الذى تقرره هذه القاعدة التى استقر عليها العمل فى تسوية الخسارة المشتركة ، اذ تجعل أساس التسوية قيمة الخسارة والمساهمة فى ميناء وصول البضاعة التى تثور بشأنها مسألة تسوية الخسارة المشتركة ، بينما بالنسبة للسفينة تقدر قيمتها في آخر ميناء لوصول البضائع التى تكون مشحونة عليها وقت حدوث الخسارة المشتركة ، كما أن هذا الحل منتقد اذ يثير نزاعا موضوعيا حول تحديد ميناء الوصول في هذه الحالة .

٢٤٨ – ولذلك ، وتفاديا لهذه الصعوبات ، استقرت القاعدة G بحسب صياغتها الحالية منذ عام ١٩٢٤ وهى تجعل من قيمة الخسارة وقيمة المصالح المشاركة فى المخاطرة البحرية فى الزمان والمكان الذين تنتهى فيهما المخاطرة البحرية

(١) لاوندز وورودلف رقم ٥٨١ و٥٨٢

أساساً لتسوية الخسارة المشتركة ، ولا تؤثر هذه القاعدة على تحديد المكان الذى تتم فيه التسوية ، وبذلك يمكن تفادى اختيار مكان للتسوية يكون أفضل لمن يطالب بالمساهمة فى الخسارة المشتركة من حيث تقدير قيمة السفينة أو البضائع .

ولم تقرر القاعدة اعتبار قيمة الخسارة والمساهمة فى ميناء التفريغ أساسا للتسوية على أساس أن تحديد هذا المكان مسألة موضوعية ، وكذلك الشأن اذا اتخذت القيمة فى ميناء الوصول أساسا للتسوية[1] . وقد انتقد حكم القاعدة G من قواعد يورك وأنفرس بأنها تجعل من قيمة السفينة والبضائع فى الزمان والمكان الذين تنتهى فيهما المخاطرة البحرية أساسا للتسوية مع أن تحديد هذا المكان يثير بحثا موضوعيا كذلك ، كما أن القاعدة لم تحدد ما يعتبر زمانا ومكانا لانتهاء المخاطرة البحرية[2] .

٢٤٩ – ومن المسلم به فى تفسير القاعدة G من قواعد يورك وأنفرس أن المخاطرة فى حكم القاعدة والتى تتخذ قيمة الخسارة وقيمة المصالح أساسا للتسوية عند انتهائها[3] إنما يقصد بها المخاطرة البحرية المشتركة[4] المنصوص عنها فى القاعدة A من قواعد يورك وانفرس التى وضعت شروط تحقق الخسارة البحرية المشتركة وتضمنت أن التضحية يجب أن تستهدف الحماية للاموال التى تتعرض لمخاطرة بحرية مشتركة ، كما أن الخسارة loss تعنى فى خصوص القاعدة G الهلاك والتلف والمصروفات[5] مع أن الخسارة يقصد بها الهلاك في صياغة باقى قواعد يورك وانفرس بالمخالفة للتلف damage .

٢٥٠ – وقد قطعت القاعدة G بالإضافة الى القاعدة رقم ١٧ من قواعد يورك وانفرس[6] فى خلاف كان قدثار حول المساهمة فى الخسارة المشتركة التى

---

(١) ريبير ج ٣ رقم ٢٣٠٨ مكرر ، لكلير ص ١٠٩ ، وانظر هارل كورت الملزمة ٦ رقم ١٢٠ وما بعده .

(٢) لاوندز ورودلف رقم ٥٨٤

(٣) when an where the adventure ends

(٤) a common maritime adventure انظر لورد شورلى وجايلز ص ٢٠٦ و ٢١١ بارتل ص ١٦٨ و ١٦٩ ستيفنس وبورى ص ٣٥٦ وانظر ما سبق رقم ٤٤ وما بعده .

(٥) loss, average and expense ذلك أن كلمة loss استخدمت فى القاعدة G بالمخالفة لكلمة contribution

(٦) سيرد حكمها ، انظر ما يلى رقم ٣١٤ وما بعده ، ويعنينا منها فى هذا المقام ما نصت عليه من أن المساهمة تتم على أساس القيمة الفعلية الصافية فى نهاية المخاطرة البحرية "...at the termination of the adventure" ويلاحظ أن هذه القيمة تتحدد بالنسبة للبضائع وفقا لتعديل صياغة القاعدة عام ١٩٧٤ على أساس القيمة المبينة فى الفواتير أو القيمة عند الشحن .

تقع فى صورة مصروفات expenditure وما اذا كانت التسوية تم على أساس قيمة العناصر التى تساهم فيها contributory values فى زمان ومكان إنفاق المصروفات ، أم بحسب قيمتها عند انتهاء المخاطرة ، فقد استقر الأمر وفقا لما تقضى به القاعدتان G و١٧ من قواعد يورك وأنفرس على أن قيمة العناصر التى تسهم فى الخسارات المشتركة المصروفات تقدر عند انتهاء المخاطرة ولو أن ذلك يؤدى الى تأثر حق المجهز فى المساهمة باقى المصالح المشاركة فى الرحلة فى الحصول على مساهمتها فى المبالغ التى تتوفر لها صفة الخسارة المشتركة ، وذلك حين تتناقص قيمة هذه العناصر نتيجة حادث قد يقع بعد إنفاق المجهز لتلك المبالغ فى سبيل السلامة العامة [1] ، وعلى العكس ، قد ترتفع قيمة العناصر التى تلتزم بالمساهمة فى الخسارة المشتركة المصروفات بعد إنفاقها ، الأمر الذى يفيد منه المجهز أكثر مما لو تمت التسوية على أساس قيمة تلك العناصر وقت إنفاق المبالغ التى تعتبر خسارة مشتركة .

٢٥١ – وفى ظل القاعدة G من قواعد يورك وانفرس لو أن سفينة غادرت ميناء وعليها شحنتين إحداهما مرسلة لميناء متوسط فى الطريق والأخرى لميناء انتهاء الرحلة ، ووقعت خسارة مشتركة فى المسافة بين ميناء القيام والميناء المتوسط ، فعند تسوية الخسارة المشتركة يمكن القول أنها تم على أساس قيمة العناصر المشاركة فى المخاطرة وذلك بحسب تقدير قيمتها فى الميناء المتوسط ، باعتبار أن الشحنة التى أفرغت فى هذا الميناء لا تكون عنصرا من العناصر المشاركة فى المخاطرة البحرية من الميناء المتوسط الذى أفرغت فيه الى ميناء نهاية الرحلة ، اذ تنتهى المخاطرة الأولى فى هذا الميناء وتبدأ مخاطرة بحرية جديدة،كما يمكن القول إن العبرة فى تسوية الخسارة المشتركة بقيمة كل من الشحنتين فى الميناء الذى تفرغ فيه .

والأصوب فى نظرنا أن تتخذ قيمة جميع العناصر المشاركة فى الرسالة البحرية فى ميناء انتهاء الرحلة أساسا لتسوية الخسارة المشتركة ، وهذا ما يتفق مع حكم القاعدتين G و١٧ من قواعد يورك وانفرس ، وما يتمشى فى نفس الوقت مع

---

(١) لاوندز ورودلف رقم ٣٤٣ وما بعده ورقم ٥٨٣ وانظر قضيتي :

Chellew v. Royal Commission on Sugar Supply (1921) 2K.B.p.627

Morrison S.S. Co., Ltd, v. Greystock Castle (1947) A.C.p.265

ما تقضى به المادة ٢٤٩ بحرى مصرى[1] ، حتى لو تعلق الأمر بتسوية خسارة مشتركة تقع فى ميناء الشحن ، ومع ذلك فقد ذهب رأى فى القضاء الانجليزى الى عكس ذلك[2] اذ أخذ فى الاعتبار بشأن تسوية الخسارة المشتركة قيمة الشحنة فى ميناء الشحن وكان ميناء نيويورك حيث أفرغت البضاعة فيه بعد شحنها إثر وقوع حريق ترتب عليه إنفاق مبلغ اعتبر خسارة مشتركة ، ولكن الحكم لم يقطع برأى فى الاحتمالات السابقة فى تفسير القاعدة G ولذلك يرى الفقه الانجليزى أن القاعدة G ما زالت محل خلاف قائم فى التفسير[3] .

---

(١) راجع ما سبق رقم ٢٤٥

(٢) Green Star Shipping Co., Ltd., v. The London Assurance (1933) 1K.B.378

(٣) لاوندز وورودلف رقم ٥٨٧ و٥٨٨

الفصل الثانى

تحديد المجموعتين الدائنة والمدينة

٢٥٢ – تقوم تسوية الخسارة المشتركة على مبدأ مساهمة من يفيدون من التضحية التى تقع فى سبيل السلامة العامة فى الخسارة التى تترتب على هذه التضحية كل بنسبة قيمة مصالحه الممثلة فى المخاطرة البحرية[1] .

وعلى ذلك ، فكل مصلحة مشاركة فى المخاطرة البحرية تلحقها خسارة نتيجة التضحية فى سبيل السلامة العامة تصبح دائنة creditor للمصالح الأخرى التى أفادت من التضحية ، ولصاحب المصلحة الأولى دعوى مباشرة direct claim فى مواجهة الآخرين لمطالبتهم بالمساهمة فى الخسارة التى لحقته بنسبة قيمة مصالح كل منهم pro rata contribution[2] وفى أغلب الأحوال تتكون المصالح الممثلة فى الرسالة البحرية من ثلاثة عناصر مجتمعة ، هى السفينة والبضائع والأجرة .

٢٥٣ – واعتبار السفينة والشحنة من عناصر الرسالة البحرية لا يثير تساؤلا على خلاف اعتبار الأجرة ضمن هذه العناصر ، فقد يبدو من النظرة العابرة أنه لا محل لاعتبار الأجرة عنصرا من عناصر الرحلة مستقلا عن السفينة طالما أن مجهز السفينة هو الذى يتقاضى أجرة النقل ، ولكن هذا الفرض ليس هو الصورة الوحيدة ، فقد تكون السفينة مؤجرة لشخص يستغلها ومن ثم يستحق

---

(١) "All loss which arises in consequence of extraordinary sacrifices made or expenses incurred for the preservation of the ship and cargo comes within general average, and must be borne proportionably by all who are interested."

وقد بدأ القاضى لورنس بهذه العبارة أسباب حكمه فى قضية Birkley v. Presgrave (1801) لاوندز وورودلف رقم ٣٣ ، بارتل ص ١٦٦

(٢) لورد شورلى وجايلز ص ٢١٢ ، ونيتر ص ٤٠٥ ، بارتل ص ١٨٠ ، باين ص ١١٧ وقد تتم تسوية الخسارة المشتركة عن طريق التحكيم arbitration ، أو بالتراضى وتسمى بالتسوية الودية ، ورغم أن تسوية الخسارة المشتركة عملية فنية يقوم بها خبراء متخصصون dispacheurs-loss adjusters لأنها فى الغالب عمليات معقدة – وينتر ص ٤١٢ – إلا أنها تقوم أساساً على قواعد قانونية يجب مراعاتها عند إجراء التسوية ، كما أنها قد تثير منازعات قانونية ومن ثم تمثل دراسة التسوية من الوجهة القانونية أهمية خاصة ، ويزيد من هذه الأهمية ارتباطها بقواعد التأمين وأحكام وثائقه لأن منازعات التسوية تثور بين المؤمنين على المصالح المشاركة فى الرحلة ، انظر على البارودى رقم ٢٢٦ .

المستأجر أجرة النقل لا المؤجر[1]، وحتى حين يكون مالك السفينة هو صاحب الحق في اقتضاء أجرة النقل تظل الضرورة قائمة لاعتبار كل من السفينة والأجرة عنصرا مستقلا ومصلحة قائمة بذاتها فيما يختص بتسوية الخسارة المشتركة ، فقد تكون لمالك السفينة بضائع منقولة عليها مع بضائع أخرى للشاحنين ، يضاف الى ذلك أن المجهز قد يفقد حقه في اقتضاء الأجرة أو جانب منها إعمالا لأحكام شروط عقد النقل كما لو أن النقل لم يتم بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية ، وهناك فرق كبير بين هذا السبب لفقد المجهز أجرة النقل وفقده لها نتيجة إلقاء البضائع المشحونة أو جزء منها في البحر كتضحية في سبيل السلامة العامة[2] ، ففي الحالة الأولى لا يتصور أن يسهم أحد مع المجهز في تحمل الخسارة التي تلحقه نتيجة فقده أجرة النقل ، بينما في الحالة الثانية يرجع عدم حصوله على أجرة النقل الى تضحية تمت في سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية ومن ثم يتعين مساهمة أصحاب هذه المصالح الذين أفادوا من التضحية في تحمل الخسارة التي لحقته .

٢٥٤ – وفي المبحث الأول من هذا الفصل نعرض لتحديد المجموعة الدائنة وهي المصالح التي تصيبها التضحية بخسارة مادية أو نفقات ، وفي المبحث الثاني نحدد المجموعة المدينة التي تتكون من المصالح التي يقع عليها عبء المساهمة في الخسارة المشتركة ، موضحين عناصر كل من المجموعتين ، وكيفية تقدير هذه العناصر[3].

---

(١) يتحقق هذا الوضع في صورة مشارطة استئجار السفينة لفترة محددة time charter وتسمى أيضا بالمشارطة الزمنية ، على جمال الدين ١٩٧٠ رقم ٤١٨ و ٤١٩ و ٥٠٣ وما بعده ، روديير رقم ١١ و١٣ و ١٣٩ وما بعده ، كما يتحقق في حالة تأجير السفينة غير مجهزة coque nue-demise charter على جمال الدين رقم ٤١٦ و ٤٨٨ وما بعده ، روديير رقم ٩ و ٢٩٩ وما بعده ، أما في مشارطة استئجار السفينة بالرحلة voyage charter فالمؤجر يقوم بدور الناقل وتحكم علاقته بالمستأجر قواعد من عقد الايجار وأخرى من عقد النقل ، على جمال الدئن رقم ٤١٨ و٤١٩ و٥٧٦ وما بعده ، روديير رقم ٩ و٣٥ و١٧٢ وما بعده .

(٢) تضمنت القاعدة رقم ١٥ من قواعد يورك وانفرس مبدأ المساهمة في الخسارة المترتبة على فقد أجرة النقل loss of freight .

(٣) لورد شورلى وجايلز ص ٢٠٨ و ٢٠٩ ، بارتل ص ١٧٧ و١٧٨ ، وينتر ص ٤١١ و٤١٢

المبحث الأول

المجموعة الدائنة

٢٥٥ – تتحقق الخسارة المشتركة في صورة تضحية بشحنة السفينة أو جا
منها ، أو التضحية بأجزاء من السفينة أو آلاتها أو مهماتها ، أو في صورة خسار
مصروفات تنفق في سبيل السلامة العامة ، وقد تتحقق إحدى هذه الصور
بعضها وقد تتحقق مجتمعة . وتتكون من المصالح التي لحقتها الخسارة نتي
التضحية أو أي منها ما يسمى بالمجموعة الدائنة[1] creditors وتمثل هذه المجمو
قيمة الضرر الذي ترتب على التضحية ، سواء أكان ضررا ماديا أم مصروفات
وهذه المجموعة الدائنة تستحق مساهمة المصالح التي أفادت من التضحية و
تتكون منها المجموعة المدينة[2] ، وبعد تحديد كل من المجموعتين الدائنة والمد
تجري بينهما مقارنة لبيان النسبة التي على أساسها يتحدد قدر مساهمة كل من عنا
المجموعة المدينة في الخسارة المشتركة .

ونشير الى أن العدالة في المساهمة في الخسارة المشتركة تقضي بألا تفيد المجم
الدائنة التي لحقتها الخسارة نتيجة التضحية على حساب المجموعة المدينة ، ومن
يسهم أصحاب المصالح الذين لحقتهم الخسارة في تحمل نصيبهم من الخس
المشتركة ، فهم يدخلون في المجموعة المدينة بقدر قيمة الخسارة التي ترتبت
التضحية ، وذلك حتى لا يكون أصحاب المصالح التي أضيرت من التضحية
مركز أفضل من مركز الذين يلتزمون بالمساهمة في الخسارة المشتركة[3] ، وسنعر
تفصيلا لتلك القاعدة في تحديد المجموعة المدينة .

---

(١) Masse creancière – The amount to be made good

(٢) Masse dèbitrice – Contributory interests and values

كما تسمى المجموعة الدائنة بالمجموعة الايجابية masse active والمجموعة المدينةبالمجموعة ال masse passive .

(٣) وينطبق ذلك على كل المصالح التي تلحقها الخسارة نتيجة التضحية ، انظر لاوندز وورودلف ٠٢ ريبير ج ٣ رقم ٢٣١٧ وقد أقرت هذا المبدأ القاعدة ١٧ من قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ وكذ القواعد المعدلة عام ١٩٧٤

٢٥٦ – وفيما يلى نعرض لكل من العناصر التى تتكون منها المجموعة الدائنة ، والتى تتمثل فى الخسارة التى تلحق أصحاب المصالح المشاركة فى المخاطرة البحرية ونبدأ ببحث المصالح الخاصة بالمجهز ، ففى الفرع الأول نتناول السفينة ، وفى الفرع الثانى الأجرة ، وفى الفرع الثالث الخسارات المصروفات expenditure التى تنفق فى سبيل السلامة العامة ، ثم نعرض فى الفرع الرابع لمصالح الشاحنين التى تمثلها البضائع .

الفرع الأول – السفينة

٢٥٧ – تقضى القواعد العامة لنظام الخسارات المشتركة بأن المجهز يستحق مساهمة العناصر المشاركة فى المخاطرة فى الأضرار التى تصيبه نتيجة تضحية تقع فى سبيل السلامة العامة بقدر هذه الأضرار ، فاذا كان التلف الذى يصيب السفينة جزئيا وكان إصلاحها ممكنا فان الضرر الذى يلحق المجهز يتمثل فى ما يتكلفه هذا الاصلاح ، وإذا تمت التضحية بأجزاء من مهمات السفينة أو هلكت هذه المهمات نتيجة التضحية فان الضرر يتمثل فى قيمة ثمن شراء مهمات أو أدوات تستبدل بتلك المضحّاة أو الهالكة ، ونفقات تركيب المهمات أو الأدوات ، مع خصم ثمن بيع المهمات أو الأدوات المستبدلة إذا بقى منها شئ يحقق بيعه نفعاً . أما اذا هلكت السفينة هلاكا كليا total loss فان الخسارة التى تلحق المجهز هى قيمة السفينة قبل وقوع التضحية التى ترتب عليها هلاكها بعد خصم ثمن بيع حطامها أو جسمها بحسب الأحوال ، وكذلك الحال لو أن السفينة لم تهلك بالفعل ولكن إصلاحها لا يحقق ثمة فائدة حين تزيد نفقات الاصلاح على قيمة السفينة بعد إتمامه ، ويكون الهلاك فى هذه الصورة هلاكا كليا حكمياً[1] .

٢٥٨ – وقد تضمنت القاعدة رقم ١٨ من قواعد يورك وانفرس أحكاما بشأن تحديد قيمة الخسارة المشتركة التى تلحق السفينة وفرقت بين حالتين ، أولاهما

(١) constructive total loss وانظر فى الفرق بينه وبين الهلاك الكلى الفعلى actual total loss رسالتنا الاعفاءات والمسموحات فى التأمين البحرى رقم ٦٨ و٧٤ و٧٥ ، مصطفى كمال طه ، الوجيز رقم ٥٥٧ ، على يونس رقم ٥٩٠ ، على جمال الدين رقم ٧٤٩ ، على البارودى رقم ٢٦٨ ، سمير الشرقاوى رقم ٦٠٣ ، ريبير ج ٣ رقم ٢٣١٣ ، شوفو رقم ٥٦٥ و٥٦٦ ويرنر رقم ٦٣٨

هلاك أو تلف بعض أجزائها وحددت ما يعد خسارة مشتركة يدخل فى المجموعة الدائنة حين يتم إصلاح التلف أو استبدال مهمات أو آلات بالتالفة أو الهالكة منها وحين لا يجرى اصلاح التلف أو الهلاك ، والحالة الثانية هى التى تهلك فيها السفينة هلاكا فعليا أو حكميا نتيجة عمل من أعمال التضحية فى سبيل السلامة العامة[1] ، ونعرض فيما يلى لكل من هاتين الحالتين على التوالى .

١ – التلف والهلاك الجزئى

٢٥٩ – حين تستوجب الخسارة التى ترتب على التضحية إجراء إصلاحات فى السفينة ، ويتم الاصلاح ، تدخل فى المجموعة الدائنة النفقات الفعلية المعقولة التى يدفعها المجهز لإجراء هذه الاصلاحات وكذلك الشأن حين تستبدل مهمات أو آلات بتلك الهالكة أو التالفة .

وبالنظر الى القاعدة G من قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ التى تقضى بأن تسوى الخسارة المشتركة على أساس قيمة الخسارة وقيمة المصالح المشاركة فى المخاطرة البحرية فى زمان ومكان انتهاء المخاطرء المخاطرة[2] يمكن القول بأن المجهز يدخل فى المجموعة الدائنة بما كانت ستتكلفه هذه الاصلاحات فى ميناء انتهاء الرحلة أو المخاطرة البحرية وليس بما تكلفه فعلا فى المكان الذى أجرى فيه الإصلاح[3] .

---

(١) Rule 18- "Damage to ship. The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear when repaired or replaced shall be the actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deduction in accordance with Rule 13. When not repaired, the reasonable depreciation shall be allowed, not exceeding the estimated cost of repairs..."

When there is an actual or constructive total loss of the ship the amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship caused by general average act shall be the estimated sound value of the ship atfer deducting there from the estimated cost of repairing damage which is not general average and the proceeds of sale, if any,"

(٢) راجع ما تقدم رقم ٢٤٨ وما بعده .

(٣) قال بهذا الرأى فى الفقه الفرنسى ديجاردان ٤–١٠٥٦ مشار اليه فى على جمال الدين رقم ٧٥٠ ، وانظر لاوندز وروودلف رقم ٨٠٤

٢٦٠ - ولكننا نرى أن الأمر فى حالة ما يتكلفه إصلاح السفينة لا يمكن إخضاعه من حيث تحديد المبلغ الذى يدخل به المجهز فى المجموعة الدائنة للتفسير الحرفى للقاعدة G وإنما تحتسب قيمة الاصلاحات فى زمان ومكان إجرائها ، وذلك تطبيقا للقاعدة رقم ١٨ من قواعد يورك وانفرس التى تقضى بأن تعتبر خسارة مشتركة النفقات الفعلية المعقولة للاصلاح أو الاستبدال[١] ، يؤيد ذلك ما نصت عليه قاعدة التفسير Rule of interpretation التى تتصدر قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ من أن تسوية الخسارة تتم وفقا للقواعد المرقومة بالأحرف ما لم يرد بشأنها نص فى القواعد المرقومة بالأعداد[٢] ، كما أنه من الناحية العملية يصعب دفع نفقات الاصلاح ثم يجرى تقديرها مرة أخرى على أساس ما يتكلفه الاصلاح عند انتهاء المخاطرة البحرية ، ولذلك ليس منطقيا كذلك الرأى الذى يفرق بين ما إذا كانت الاصلاحات لازمة وحينئذ تقدر بقيمتها الفعلية طالما كان تأجيلها غير ممكن ، وبين ما إذا كان من الممكن تأجيلها وعندئذ تقدر بقيمة الاصلاح فى ميناء الوصول[٣] ، وهذه التفرقة تؤدى الى نزاع موضوعى يثور عند تقدير المجموعة الدائنة حول ما اذا كان إجراء الاصلاحات ضروريا أو من الممكن تأجيلها ، وقد يدفع ذلك المجهز الى إرجاء القيام بالاصلاحات حتى يتفادى احتمال ما قد يخسره لو انتهى الأمر بتقدير قيمة الاصلاحات فى ميناء الوصول وكانت أقل من قيمتها فى المكان الذى أجريت فيه ، وهو أمر يعرض الرحلة البحرية لمخاطر جسيمة لو أن السفينة واصلت رحلتها دون إجراء الاصلاح ، ولذلك يقرر الفقيهان لاوندز وردلف صراحة أن قيمة إصلاح التلف الذى يلحق

---

(١) وبعد إعادة صياغة القاعدة ١٨ عام ١٩٧٤ أصبحت كالاتى :

"The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, hre machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows:

a) When repaired or replaced – The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss; subject to deduction in accordance with Rule 13.

b) When not repaired or replaced – The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs ...

(٢) راجع ما سبق رقم ٥ و١٨

(٣) مشار الى هذا الرأى فى على جمال الدين رقم ٧٥٠

السفينة تقدر عند حسابها فى المجموعة الدائنة بهذه القيمة فى المكان والزمان الذين يتعين فيهما اجراء الاصلاحات ، واذا كان من الضرورى بعد التضحية أن تتجه السفينة الى ميناء التجاء لاجراء الاصلاح اللازم فان قيمة نفقات هذا الاصلاح تدخل ضمن المجموعة الدائنة مهما ارتفعت قيمتها[1] ، أما اذا تم الاصلاح فى ميناء نهاية الرحلة أو كان يتعين اجراؤه فيه فان نفقات الاصلاح فى هذا الميناء تدخل فى المجموعة الدائنة ، واذا أرجأ المجهز إجراء الاصلاح ليقوم به فى ميناء تقل فيه نفقات هذا الاصلاح فالقيمة التى تدخل فى المجموعة الدائنة هى ما يتكلفه فعلا فى ذلك الميناء ، لأنه لا يجوز أن يطالب الا بالمساهمة فى القيمة الفعلية لما أنفقه وما تحمله من خسارة حقيقية ، وهو ملزم بأن يفعل كل ما من شأنه تخفيض الخسارة المشتركة الى أقل قدر ممكن .

٢٦١ – وقد استقر العرف فى تسوية الخسارات المشتركة التى تتمثل فى نفقات اصلاح السفينة على ما تضمنته القاعدة رقم ٤ من قواعد التسوية العملية التى وضعها اتحاد مصفى الخسارات البحرية من أنه يتعين على المصفى أن يتوفر لديه دليل مقنع على أن الاحتياطات المعقولة التى يبذلها المجهز الحريص الذى لم يؤمن على مثل هذه الخسارة قد اتخذت من جانب المجهز الذى يطالب بالمساهمة، وذلك للحد من نفقات الاصلاح [2]

٢٦٢ – وتطبيقا للقاعدة العامة التى تقضى بأن من تلحقه خسارة نتيجة التضحية فى سبيل السلامة العامة يعوض عنها عن طريق مساهمة من أفادوا من التضحية فيما خسره دون زيادة ، فانه يتعين أن يؤخذ ذلك فى الاعتبار حين يترتب على إصلاح السفينة تجديد بعض أجزائها أو آلاتها وما ينجم عن ذلك من فائدة تعود

(١) لاوندز وورودلف رقم ٣٩٥

(٢) Rule 4-Rules of practice... "That in adjusting particular average on ship or general average which include repairs, it is the duty of the adjuster to satisfy himself that such reasonable and usual precaution have been taken to keep down the cost of repair as a prudent ship-owner would have taken if uninsured."

والقواعد العملية للتسوية واردة فى لاوندز وورودلف رقم ٩٩١ وما بعده ملحق رقم ٢ ، وفى جمال الحكيم ص ٢٩ من ملحق الكتاب .

على المجهز[1]، ومن ثم استقر العمل فى تسوية الخسارات المشتركة على خصم الثلث من قيمة الإصلاحات باعتبار أن هذه النسبة تمثل ما يفيده المجهز من فرق بين القديم والجديد[2] new for old باستثناء أهلاب السفينة ancors فلا يخصم عند استبدال أخرى جديدة بها الفرق بين قيمة الجديد والقديم ، وكذلك الشأن بالنسبة للمؤمن،لأن قيمتها لا تنقص بمضى الزمن ، كما لا يجرى الخصم عند التضحية بمهمات جديدة تماما كقطع الغيار والحبال التى تكون مستخرجة للتو من مخازن السفينة . وقد وجه اعتراض لقاعدة خصم الثلث كفرق بين الجديد والقديم على إطلاقها رغم اختلاف قابلية أجزاء السفينة المختلفة للاستهلاك ، واختلاف نفقات الاصلاح والاستبدال من ميناء الى آخر وارتفاعها بالنسبة لبعض أنواع من أجزاء السفن حسب العرض والطلب[3] ، وتفاديا لهذه الاعتراضات وتوحيدا لقواعد التسوية شكل اتحاد مصفى الخسارات البحرية لجنة صاغت القاعدة رقم ٢٨ من القواعد العملية لتسوية الخسارة وتضمنت أحكام خصم الفرق بين الجديد والقديم ، وقد عدلت لتتمشى مع القاعدة رقم ١٣ من قواعد يورك وانفرس عام ١٩٢٤ ثم عام ١٩٥٠[4] والتى تتضمن أحكام خصم الفرق بين الجديد والقديم.

٢٦٣ – وتقضى القاعدة رقم ١٣ من قواعد يورك وانفرس بأنه عند تسوية الخسارة المشتركة فان الاصلاحات التى تعتبر نفقاتها خسارة مشتركة تخضع لحكم خصم الفرق بين الجديد والقديم فى حالة استبدال مهمات أو أجزاء جديدة بأخرى قديمة طبقا للقواعد المقررة فى هذه القاعدة ، ويتوقف تقرير الخصم ونسبته على عمر السفينة وطريقة صنعها ونوع الاصلاح ، ويحسب عمر السفينة

---

(١) ريبير ج ٣ رقم ٢٣١٤ ، ليوكان ورينو ج ٦ رقم ٩٤٠

(٢) déduction du neuf au vieux

(٣) لاوندز وورودلف رقم ٣٩٦ وما بعده ، ويلاحظ أن خصم الثلث يرد على قيمة الأجزاء التى يتم تركيبها وعلى أجور التركيب . ويرد على قاعدة خصم الثلث كفرق بين الجديد والقديم استثناء خاص بعدم إجرائه على الاصلاحات التى تتم خلال الرحلة الأولى للسفينة التى تستغل فيها تجاريا ، ولم يعمل فى الولايات المتحدة الامريكية بهذا الاستثناء .

(٤) تحيل القاعدة رقم ٢٨ من القواعد العملية لتسوية الخسارة البحرية صراحة الى القاعدة رقم ١٣ من قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ وتنص على أنها حلت محل الصياغة السابقة للقاعدة ٢٨ سالفة الذكر .

من وقت تسجيلها الى تاريخ وقوع الحادث الذى استوجب الاصلاح المترتب على التضحية ، وبالنسبة للمؤن provisions والمهمات[1] stores والفواصل insulations وقوارب النجاة وما يماثلها كالزوراق واللنشات وجهاز البوصلة الدائرية gyro compass واللاسلكى وأجهزة التوجيه direction findings وقياس المسافات عن طريق تردد الصوت echo sounding وما يماثلها والآلات machinery والغلايات boilers يكون خصم الفرق بين الجديد والقديم على أساس عمر الأجزاء التى تكون لازمة لها . ولا يخصم فيما يختص بالمؤن والمهمات والعدد والآلات التى لم تستعمل من قبل أى فرق ، أى تحسب قيمتها كاملة ، ويجرى الخصم على قيمة المواد اوالأجزاء الجديدة بما فى ذلك أجور العمل والتركيب باستثناء تكلفة فك الأجزاء والآلات للوصول الى القطع المراد استبدال غيرها بها cost of opening up[2] وقد ذهب الفقه الى أن هذه العبارة ليست ذات مدلول محدد ويجب أن تفسر فى كل حالة على حدة بحسب ظروفها ، وقيل أنها تعنى نفقات إعادة الأجزاء التى يتم فكها الى موضعها بعد إجراء الاستبدال ، ويرد على ذلك بأن واضعى القاعدة لو أرادوا هذا المعنى لاستخدموا عبارة cost of closing up[3] . ولا يجرى خصم الفرق بين الجديد والقديم من قيمة الاصلاحات المؤقتة temporary repairs التى تعتبر من الخسارات المشتركة والتى تضمنت حكمها القاعدة رقم ١٤ من قواعد يورك وانفرس فقد نصت فقرتها الأخيرة على عدم إجراء هذا الخصم[4].

كما نصت القاعدة رقم ١٣ على عدم اجراء خصم الفرق بين الجديد والقديم من مصروفات إدخال السفينة حوضا جافا drydock ونفقات الانزلاق slipway ونقل وتحريك السفينة ، ولا تدخل فى نطاق الخسارة المشتركة نفقات تنظيف أو

---

(١) وفقا للتفسير الذى استقر عليه الرأى لكلمة المهمات stores لا يدخل فى نطاقها العدد والآلات ، ومثالها المهمات الحبال والسلبات وحبال القلوع hawser, rope and sheet لاوندز وردلف رقم ٧٣٣ ، وفى الصياغة الفرنسية لقواعد يورك وانفرس استخدمت عبارة المواد المستهلكة matières consommables للدلالة على المهمات stores ريبير ج ٣ رقم ٢٣١٥-١ ، لكلير ص ١١٨

(٢) فى الصياغة الفرنسية la dépense exposée pour accéder à la pièce à remplacer

(٣) لاوندز وردلف رقم ٧٣٥

(٤) راجع ما سبق رقم ٢٣٥ ونفس الحكم فى القانون البحرى الليبي - سمير الشرقاوى رقم ٥٢٩

طلاء الأجزاء المغمورة فى الماء من جسم السفينة اذا لم تكن السفينة قد طليت خلال الشهور الستة السابقة على تاريخ الحادث[1] ويلاحظ أن الحادث accident فى هذا النطاق لا يعنى سوى الواقعة التى تؤدى الى قيام حالة الضرورة لإجراء الاصلاحات ، أى التى تسبب التضحية الاختيارية فى سبيل السلامة العامة وتؤدى الى تلف يلحق السفينة ويستوجب إصلاحها .

٢٦٤ – وحكم خصم الفرق بين الجديد والقديم طبقا للقاعدة رقم ١٣ من قواعد يورك وانفرس يتوقف على عمر السفينة ، فبالنسبة للسنة الأولى من عمرها تدخل في المجموعة الدائنة نفقات الإصلاح كاملة ، ولكن تخصم نفقات كشط أو تنظيف أو طلاء أو دهان القاع ، أى الأجزاء الخارجية المغمورة بالماء من جسم السفينة[2] .

٢٦٥ – واذا تراوح عمر السفينة بين سنة وثلاث سنوات يخصم الثلث من نفقات كشط أو تنظيف أو طلاء القاع كما هو الشأن بالنسبة للحالة السابقة كما يخصم الثلث من قيمة الأشرعة ومهماتها والحبال وحبال القلوع والسلبات – فيا

---

(١) Rule 13- In adjusting claim for general average, repair to be allowed in general average shall be subject to deductions in respect of "new for old" according to the following rules, where old material or parts are replaced by new.

The deduction to be regulated by the age of the ship from date of original register to the date of accident, except for provisions and stores, insulation, life-and similar boats, gyro compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, machinery and boiler for which the deduction shall be regulated by the age of the particular part to which they apply.

No deduction to be made in respect of provisions, stores and gear which have not been in use.

The deduction shall be made from the cost of new material or parts, including labour and establishment charges, but excluding cost of opening up.

Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

No cleaning and painting to bottom to be allowed, if the bottom has not been painted within six months previous to the date of the accident.

(٢) A. Up to one year old- All repairs to be allowed in full, except scaling and cleaning and painting or coating of bottom, from which one-third is to be deducted

عدا الأسلاك والسلاسل – والخيام والأغطية والمؤن والمهمات ونفقات الطلاء[1] .

ويخصم السدس من قيمة الأجزاء الخشبية من جسم السفينة بما فى ذلك أسقف العنابر ، والصوارى الخشبية والعوارض والزوارق والأثاث والمفروشات والأوانى الخزفية والمعدنية وأسلاك القلاع والحبال والسلبات المعدنية وجهاز البوصلة الدائرية واللاسلكى وأجهزة التوجيه ومعدات القياس عن طريق تردد الصوت والأجهزة المماثلة وسلاسل الأهلاب والسلاسل الأخرى والفواصل وآلات المساعدة وآلات التوجيه والتوصيلات والأوناش والرافعات وموصلاتها والآلات الكهربية وموصلاتها – باستثناء الآلات المحركة التى تعمل بالكهرباء – أما غير ذلك من قيمة الاصلاحات فتحسب كاملة دون خصم[2] .

وبالنسبة لتغليف أجزاء السفن الخشبية بالمعدن ، وكذلك السفن التى تتكون بعض أجزائها من الخشب والأخرى من المعادن ، يدخل المجهز فى المجموعة الدائنة بكامل قيمة المعدن الجديد المستخدم فى التغليف والذى يعادل من حيث الوزن المعدن القديم المنزوع ، بعد خصم ثمن بيع المعدن القديم ، كما يخصم الثلث من قيمة المسامير واللباد وأجور عملية التغليف بالمعدن[3] .

٢٦٦ – والسفن التى يتراوح عمرها بين ثلاث وست سنوات يجرى خصم الفرق بين الجديد والقديم بنفس القواعد الخاصة بالسفن التى يتراوح عمرها بين

---

(١) B. Between 1 and 3 years old- Deduction off scaling, cleaning and painting bottom as above under Clause A.

One-third to be deducted off sails, rigging, ropes, sheets and hawsers (other than wire snd chain), awnings covers, provisions and stores and painting.

(٢) One-sixth to be deducted off woodwork of hull, including hold ceiling, wooden masts, spars and boats, furniture, upholstery, crockery, metal-and glass-ware, wire rigging, wire ropes and wire hawsers, gyro compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, chain cables and chains, insulation, auxiliary machinery, steering gear and connections, winches and cranes and connections and electrical machinery and connections other than electric propelling machinery; other repairs to be allowed in full.

(٣) Metal sheathingh for wooden or composite ships shall be dealt with by allowing in full the cost of a weight equal to gross weight of metal sheathing stripped off, minus the proceeds of the old metal. Nails, felt, and labour metalling are subject to a deduction of one-third.

سنة واحدة وثلاث سنوات سالفة الذكر ، إلا أن نسبة الخصم تكون الثلث من قيمة الأجزاء الخشبية من جسم السفينة بما فى ذلك أسقف العنابر والصوارى الخشبية والعوارض والزوارق والأثاث والمفروشات ، ويخصم السدس من قيمة الأجزاء المعدنية الخاصة بالصوارى والعوارض وآلالات بما فى ذلك الغلايات وتركيباتها[1] .

٢٦٧ – وبالنسبة للسفن التى يتراوح عمرها بين ست وعشر سنوات[2] يتم الخصم بحسب ما تقدم بشأن السفن التى يتراوح عمرها بين ثلاث وست سنوات ، ولكن الخصم يكون بنسبة الثلث من قيمة مهمات القلاع والحبال وحبال القلاع والسلبات والأجزاء المعدنية للصوارى والعوارض ، وجهاز البوصلة الدائرية ، واللاسلكى ، وأجهزة التوجيه ، ومعدات قياس المسافات عن طريق تردد الصوت وما يماثلها من أجهزة ، والفواصل ، والآلات المساعدة ، والآلات المحركة ، والأوناش والروافع وموصلاتها ، وكل الآلات الميكانيكية الأخرى بما فى ذلك الغلايات وتركيباتها .

٢٦٨ – وبالنسبة للسفن التى يتراوح عمرها بين عشر سنوات وخمس عشرة سنة يخصم الثلث من قيمة كافة التجديدات ، باستثناء الأجزاء المصنوعة من الحديد الخاصة بجسم السفينة ، وعمليات اللصق ، وسلاسل الأهلاب فيخصم من قيمتها السدس ، أما الأهلاب فلا يخصم من قيمتها شئ[3] .

(١) C. Between 3 and 6 years- Dedcution as above under Clause B, except that one-third be deducted off woodwork of hull including hold ceiling, wooden masts, spars and boats, furniture, upholstery, and one-sixth to be deducted off iron work of masts and spars and all machinery (inclusive of boilers and their mountings).

(٢) D. Between 6 and 10 years- Deduction as above under Clause C, except one-third be deducted off all rigging, ropes, sheets and hawsers, iron work of masts and spars, gyro compass equipment, wirelrss, direction finding, echo sounding and similar apparatus, insulation, auxiliary machinery, steering gear, winches, cranes and connections and all other machinery (inclusive boilers and their mountings).

(٣) E.Between 10 and 15 years- One-third to be deducted off all renewals, except iron work of hull and cementing and chain-cables, from which one-sixth to be deducted, and anchars. which are allowed in full.

٢٦٩ – وأخيرا ، بالنسبة للسفن التى يتجاوز عمرها خمس عشرة سنة : يخصم الثلث من قيمة جميع أعمال التجديدات ، باستثناء سلاسل الأهلاب فيخصم من قيمتها السدس ، كما لا يخصم شئ من قيمة الأهلاب ذاتها(١) .

وفى صياغة عام ١٩٧٤ عدلت القاعدة رقم ١٣ من قواعد يورك وانفرس تعديلا جوهريا ، فقد رؤى أنها وضعت لتلائم أوضاع السفن الشراعية والسفن التى بنيت من الحديد عند بدء تصنيع السفن الحديدية ، ومن ثم فلا يوافق حكمها الملاحة البحرية الحديثة(٢) ، وتقضى القاعدة الجديدة بأن قاعدة خصم الفرق بين قيمة الجديد والقديم لا تنطبق الا اذا زاد عمر السفينة عن خمس عشرة سنة ، ويحسب الخصم على أساس عمرها ابتداء من ٣١ ديسمبر من سنة الانتهاء من بناء السفينة الى تاريخ وقوع التضحية الاختيارية فى سبيل السلامة العامة ، باستثناء الفواصل وقوارب النجاة وما يماثلها وأجهزة الاتصال والملاحة والمهمات والآلات الميكانيكية والغلايات فيحسب الخصم بين قيمة القديم والجديد على أساس عمر كل من هذه الأجزاء على حدة ، ويجرى الخصم من قيمة الأجزاء الجديدة من المواد والأجزاء بعد الانتهاء من إعدادها بحيث تصبح صالحة لتركيبها فى السفينة . كما تنص القاعدة فى صياغتها الجديدة على عدم إجراء خصم من قيمة مهمات السفينة وأهلابها وسلاسلها ، وكذلك نفقات إدخال السفينة حوضا جافا ونفقات انزلاقها ونقلها ولا تدخل فى المجموعة الدائنة نفقات تنظيف وطلاء ودهان قاع السفينة الا اذا كان القاع قد طلى أو دهن خلال الاثنى عشر شهرا السابقة على التضحية الاختيارية فحينئذ تحتسب نصف هذه النفقات فقط ضمن المجموعة الدائنة .

٢٧٠ – ولم يتضمن القانون البحرى المصرى قاعدة خصم الفرق بين الجديد والقديم ، وكذلك القانون الفرنسى ، ولكن التشريعات البحرية العربية الحديثة

---

(١) F. Over 15 years- One-third to be deducted off all renewals, except chain cables, from which one-sixth to be deducted, and anchors, which are allowed in full.

(٢) مقال Mr. J.M.B. Lloyd رئيس اللجنة الفنية ولجنة صياغة الشروط بمجمع مكتتبي التأمين بلندن عن تعديلات عام ١٩٧٤ التى أدخلت على قواعد يورك وانفرس ص ٨

نصت عليها ، من ذلك المادة ٢٧٣ من القانون البحرى اللبنانى التى تقضى بأن يخصم من نفقات الاصلاح الفرق بين القديم والجديد[١] ، والمادة ٢٧٦ بحرى ليبي التى تقضى بأن يتكون المبلغ الذى يعتبر من الخسائر البحرية المشتركة بسبب هلاك السفينة أو ضرر يلحقها من بدل الترميم أو الاستبدال على أن يخصم منه فرق التجديد حسب العرف الجارى[٢] ، كما أقر مشروع القانون البحرى المصرى حكم خصم الفرق بين الجديد والقديم[٣].

٢٧١ - وغالبا ما تتعطل السفينة بسبب إجراء الاصلاحات ، وقد ثار البحث حول ما إذا كانت النفقات خلال فترة التعطل[٤] والربح الذى يفوت على المجهز تضاف الى نفقات الإصلاح أى تدخل في المجموعة الدائنة عند إجراء تسوية الخسارة المشتركة أم تستبعد منها ، وقد استقر القضاء الفرنسى على أن مصروفات التعطل تحسب ضمن المجموعة الدائنة،ذلك أنه متى تقرر للضرر الذى يلحق السفينة وصف الخسارة المشتركة فان هذا الوصف يمتد الى مصروفات التعطل فى الفترة التى يستغرقها إصلاح هذا الضرر والتى تعتبر نتيجة مباشرة للتضحية فى سبيل السلامة العامة[٥] .

إلا أن قواعديورك وانفرس تستبعد مصروفات التعطل من نطاق الخسارات المشتركة ، فقد نصت القاعدة C فى فقرتها الأولى على المبدأ العام الذى يقضى بأنه لا يعتبر خسارة مشتركة سوى الهلاك أو التلف أو النفقات التى تكون نتيجة مباشرة direct consequence للتضحية فى سبيل السلامة العامة ، ثم نصت فقرتها

(١) مصطفى كمال طه - القانون البحرى اللبنانى رقم ٤٧٨

(٢) سمير الشرقاوى - القانون البحرى الليبي رقم ٥٢٩

(٣) المادة ٢٧١ التى تنص على أن يحدد الضرر يصيب السفينة بالنفقات المعقولة التى تصرف فى الاصلاح وتغيير القطع التالفة وذلك بعد خصم فرق التجديد وفقا للعرف والثمن المتحصل من بيع القطع التالفة

(٤) frais de chomage du navire

(٥) قضية السفينة Willesden محكمة بوردو فى ٢٥ مارس ١٩٢٥ دالوز الأسبوعى ١٩٢٥-٤٣٤ ونقض فرنسى (عرائض) فى ١٦ نوفبر ١٩٢٦ دالوز الاسبوعى ١٩٢٧-٥٢ وقضية السفينة Madali نقض فرنسى فى ٥ مارس ١٩٣٤ سيرى ١٩٣٤-١-١٧٧ تعليق روسو ، ونقض فرنسى فى ٢٤ يوليو ١٩٣٩ دالوز ١٩٤٠-١-٣٣ وانظر تعليق أوبران على هذه الأحكام فى لكلير ص ٨٥ و ٨٦ وقد أيد ريبير ما ذهب اليه القضاء الفرنسى ، ريبير ج ٣ رقم ٢٣١٥-٣

الثانية على أن الهلاك أو التلف الذى يلحق السفينة أو الشحنة خلال تأخير الرحلة ، سواء خلال الرحلة البحرية أم بعد انتهائها ، وأى خسارة أخرى غير مباشرة أيا كانت لا تدخل فى نطاق الخسارة المشتركة ، كالنفقات الإضافية التى يتحملها المجهز خلال التأخير فى الفترة التى يستغرقها الإصلاح وما يفوته من كسب أثناء هذه الفترة ، كل ذلك لا يدخل فى نطاق الخسارات المشتركة[1] ، وقد تضمن مشروع القانون البحرى حكما مماثلا فى المادة ٢٦٦ التى تقضى بألا تدخل فى الخسارات المشتركة سوى الأضرار والمصاريف التى تنشأ مباشرة عن عمل له صفة الخسارة المشتركة ، أما الأضرار والمصاريف غير المباشرة التى تنشأ عن التأخير أو تعطل السفينة أو فرق أسعار البضائع أو غير ذلك فلا تدخل فى نطاق الخسارات المشتركة، ولكن المشرع اللبنانى خالف حكم القاعدة C من قواعد يورك وانفرس مؤثرا الرأى الذى استقر عليه القضاء الفرنسى ، فأوجب فى المادة ٢٧٢ أن تحسب أجرة النقل الهالكة ضمن المجموعة الدائنة ، أى اعتبر هذه الأجرة خسارة مشتركة ، على أن تخصم من الأجرة الاجمالية نفقات تحصيلها وكل بديل لهذه الأجرة وذلك إعمالا للمادة ٢٧٥ بحرى لبنانى[2] . وقد سار المشرع الليبي على نفس المنوال إذ نصت المادة ٢٧٨ بحرى ليبي على أن المجهز يدخل فى المجموعة الدائنة بأجرة النقل التى تضيع عليه بسبب فعل الخسارة المشتركة بشرط خصم نفقات تحصيلها من الأجرة الاجمالية أو القائمة[3] ، ونرى تعديل حكم القانونين اللبنانى والليبي حتى يوافقا قواعد يورك وانفرس التى تستمد منها أغلب التشريعات البحرية أحكام الخسارات المشتركة ، كى تؤدى هذه القواعد دورها المؤثر كوسيلة لتوحيد نظام الخسارات البحرية المشتركة على مستوى عالمى .

٢٧٢ – وفى الفرض التى تصاب فيه السفينة بتلف نتيجة عمل من أعمال التضحية فى سبيل السلامة العامة ولا يتم إصلاحها ، فان المجهز يدخل فى المجموعة الدائنة بقيمة النقص المعقول الذى يطرأ على قيمتها نتيجة ما تصاب به من تلف

---

(١) راجع ما تقدم رقم ٥٣ وما بعده .

(٢) مصطفى كمال طه – القانون البحرى اللبنانى رقم ٤٧٩

(٣) سمير الشرقاوى – القانون البحرى الليبي رقم ٥٢٩

والذى لا يتجاوز القيمة التى تقدر للاصلاحات[1] ، وبذلك تقضى القاعدة رقم ١٨ من قواعد يورك وانفرس ، ويلاحظ أن القاعدة لم تحدد الى أى لحظة تعتبر السفينة لم يجر إصلاحها ، ومن ثم يعتد فى ذلك بوقت إجراء التسوية ، ويمكن القول إن العبرة بوقت انتهاء المخاطرة البحرية استناداً الى القاعدة G من قواعد يورك وانفرس التى تقضى بأن تسوية الخسارة يتم على أساس القيمة فى زمان ومكان انتهاء المخاطرة[2] ، ونرى أن هذا التفسير هو الأقرب الى الصواب ، ذلك أنه يستند الى أساس قانونى هو حكم القاعدة G سالفة الذكر ، يضاف الى ذلك أن الإصلاح قد يُرجأ بحسب تقدير الربان ثم تدعو إليه الضرورة خلال بقية الرحلة حتى تنتهى المخاطرة البحرية ، ونفس حكم القاعدة رقم ١٨ من قواعد يورك وانفرس التى تقضى بأن التسوية تتم على أساس النقص المعقول فى قيمة السفينة نتيجة الضرر الذى يلحقها بشرط ألا يتجاوز القيمة التقديرية للإصلاحات يؤيد ما نراه ، ذلك أن القيمة التقديرية تؤخذ فى الاعتبار قبل إجراء الإصلاح ، أى لحين انتهاء المخاطرة ، أما فى حالة انتهائها فإن الإصلاح اذا تم تؤخذ قيمته الفعلية أساساً للتسوية على ما تقضى به نفس القاعدة[3].

٢٧٣ – ويلاحظ أن القاعدة رقم ١٨ من قواعد يورك وانفرس حين قررت أن المجهز يدخل فى المجموعة الدائنة بقيمة إصلاح الهلاك أو التلف قضت بخصم الفرق بين قيمة الجديد والقديم ، لم تقرر ذلك بالنسبة لقيمة النقص المعقول فى

---

(١) Rule 18- "... When not repaired, the reasonable depreciation shall be allowed, not exceeding the estimated cost of repairs."

وتقضى المادة ٢٧١ من مشروع القانون البحرى المصرى بأنه فى حالة عدم إجراء أصلاح أو تغيير تحدد القيمة بطريقة تقديرية ، وانظر ريبير ج ٣ رقم ٢٣١٣ مكرر ، هارل كورت – الملزمة ٨ رقم ٣٣ و ٣٤ ، لكلير ص ١٢٣

(٢) راجع ما تقدم رقم ٢٤٧

(٣) انظر لاوندز ورودلف رقم ٨٠٤ ويشير الى أن التفسير الصحيح قد يكون فى القول بأن الوقت الذى تعتبر فيه السفينة لم يجر إصلاحها هو الوقت المعقول reasonable time ونرى أنه لا مبرر للالتجاء الى هذا الحل الذى يثير خلافا موضوعيا أمام القضاء مع توفر الضابط المستمد من القاعدة G من قواعد يورك وانفرس .

قيمة السفينة فى حالة عدم إجراء الإصلاح ، الأمر الذى يستغربه جانب من الفقه الانجليزى ويرى أن يؤخذ فى الاعتبار خصم الفرق المعتاد customary deduction بين قيمة الجديد والقديم فى حالة عدم إجراء الإصلاح[1] ، ولا نرى وجه غرابة فى عدم اشتمال القاعدة على حكم خصم الفرق بين قيمة الجديد والقديم من قيمة النقص المعقول reasonable depreciation فى قيمة السفينة التى لا تجرى لها إصلاحات ، لأن هذا النقص يقدر على أسس فنية تراعى فيها الأضرار التى لحقت المجهز من جراء التلف الذى يصيب السفينة أو هلاك بعض أجزائها ، ولا محل حينئذ لأن يراعى ما يعود عليه من نفع نتيجة استبدال أجزاء جديدة بأخرى قديمة حتى يجرى خصم الفرق بين قيمة الجديد والقديم ، وإنما يقدر النقص فى قيمة السفينة مع مراعاة القيمة الفعلية للأجزاء الهالكة أو التالفة من حيث فترة استخدامها وحالتها وقت وقوع التضحية .

٢ – الهلاك الكلي الفعلي والحكمي

٢٧٤ – تقضى القاعدة رقم ١٨ من قواعد يورك وانفرس فى فقرتها الثانية بأنه فى حالة الهلاك الكلى الفعلى أو الحكمى ، فان القيمة التى تعتبر خسارة مشتركة ومن ثم يدخل بها المجهز فى المجموعة الدائنة ، هى القيمة التقديرية للسفينة وهى سليمة قبل أن يلحق بها الضرر المترتب على التضحية فى سبيل السلامة العامة مخصوما منها القيمة التقديرية لإصلاح التلف الذى لا تتوفر له خصائص الخسارة المشتركة وكذلك ثمن ما قد يباع من جسم السفينة أو حطامها[2] . وتقدير

(١) لاونلز ورودلف رقم ٨٠٥

(٢) Rule 18... "Where there is an actual or constructive total loss of the ship the amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship caused by a general average act shall be the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the proceeds of sale, if any."

والخسارة الكلية الفعلية تتحقق بهلاك الشئ بحيث يفقد خواصه أو يحرم منه مالكه ، بينما الخسارة الكلية الحكمية تتحقق اذا كانت نفقات إصلاح الشئ تزيد عن قيمته بعد الاصلاح ، انظر رسالتنا الاعفاءات والمسموحات فى التأمين البحرى – رقم ٦٧ وما بعده ورقم ٧٤ وما بعده ، ولورد شورلى وجايلز ص ٣٥٥ و ٣٦١ و ٣٦٢ .

قيمة السفينة سليمة قبل حدوث الضرر يتم عادة بمعرفة خبراء تسوية الخسارات البحرية ، ويراعى عند التقدير قيمة السفن المماثلة وكذلك ملحقاتها[1] ، ومن الطبيعي أن يستنزل من قيمة السفينة سالمة نفقات إصلاح ما قد تكون أصيبت به من أضرار لأسباب أخرى غير التضحية في سبيل السلامة العامة لأن هذه الأضرار تبقى في نطاق الخسارة الخاصة particular average التي يتحملها المجهز وحده ، كما يخصم من قيمة السفينة سليمة المبالغ التي قد تتجمع من بيع ما تبقى من السفينة أو حطامها ، إذ تؤول هذه المبالغ الى المجهز فيتعين خصمها[2] من القيمة التقديرية للسفينة سالمة[3] .

٢٧٥ – وقد استحدثت القاعدة رقم ١٨ من قواعد يورك وانفرس إستخدام اصطلاح الخسارة الكلية الحكمية constructive total loss وكان مقتصرا على التأمين البحرى ، إذ عرفتها المادة ٦٠ من قانون التأمين البحرى الانجليزى الصادر عام ١٩٠٦ بأنها الخسارة التى تترتب على تخلى المؤمن له عن الشئ المؤمن عليه لأسباب معقولة اذا تبين أنه يستحيل تفادى خسارة كلية فعلية أو أن توقى هذه الخسارة يتطلب نفقات تزيد عن قيمة الشئ المؤمن عليه بعد إنفاقها ، ثم أوردت تطبيقات لصور من الخسارات الكلية الحكمية ، ويرجع الفضل فى استخدام اصطلاح الخسارة الكلية الحكمية[4] خارج نطاق التأمين البحرى الى القضاء

---

(١) على جمال الدين رقم ٧٤٩ ويراعى أن تكون الملحقات التى يجرى التقدير على أساسها مماثلة من حيث النوع والتخصيص والحالة التى تكون عليها .

(٢) وننبه الى خطأ مطبعى وقع فى ريبير ج ٣ رقم ٢٣١٣ مكرر اذ ورد النص على القاعدة بما يفيد عدم خصم قيمة الخسارة الخاصة وثمن بيع ما تبقى من السفينة sans déduction والصحيح sous déduction

(٣) أخذ مشروع القانون البحرى المصرى بنفس الحكم فى المادة ٢٧١ ، ونصت المادة ٢٧٣ من القانون البحرى اللبنانى على أن المجهز يدخل فى المجموعة الدائنة بقيمة السفينة قبل التضحية ، وتحدد هذه القيمة بطريق التقدير أو التخمين ، مصطفى كمال طه – القانون البحرى اللبنانى رقم ٤٧٨ ، ووفقا لما تقضى به المادة ٢٧٦ من القانون البحرى الليبي يقدر الضرر فى حالة هلاك السفينة وفقا لما يراه خبراء التسوية . سمير الشرقاوى – القانون البحرى الليبي رقم ٥٢٩

(٤) تختلف الخسارة الكلية الفعلية عن الحكمية فى أن الأولى خسارة كلية فى الواقع وفى القانون in law and in fact بينما الثانية خسارة كلية بمقتضى حكم القانون وهى ليست خسارة كلية فى الواقع ، ولذلك فان القانون يعتبرها فى حكم الخسارة الكلية ومن ثم سميناها الخسارة الكلية الحكمية وانتقدنا فى رسالتنا تسميتها فى وثائق التأمين بالخسارة الكلية التقديرية ، رسالتنا سالفة الذكر رقم ٦٧

الإنجليزى ، وقد بدأت بذلك محكمة الاستئناف عام ١٩٤٥ ثم القاضى كروم جونسون عام ١٩٥١[١] ، وقد استقر الرأى على تفسير اصطلاح الخسارات الكلية الحكمية على ضوء المقصود بها فى المادة ٦٠ من قانون التأمين البحرى الانجليزى .

الفرع الثاني – الأجرة

٢٧٦ – قد تؤدى التضحية فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية الى ضياع حق المجهز فى الحصول على الأجرة avarie du fret أو جزء منها ، وتوجب القواعد العامة لتحقق الخسارة المشتركة مساهمة من أفادوا من التضحية فى الخسارة التى تلحق المجهز بسبب سقوط حقه فى الأجرة طالما ترتب عليها كنتيجة مباشرة لفعل التضحية الاختيارية ، ومن ثم يدخل المجهز فى المجموعة الدائنة بقيمة الأجرة التى تضيع عليه ، أو بقيمة الفرق بين الأجرة المتفق عليها والأجرة التى استحقها فعلا ، ويخصم منها النفقات التى يوفرها نتيجة عدم إتمام الرحلة بسبب التضحية[٢] .

٢٧٧ – وطبقا للتشريع البحرى المصرى يستحق المجهز أجرة نقل البضائع التى تم التضحية بها فى سبيل السلامة العامة بالقائها فى البحر بشرط مساهمته فى الخسارة المشتركة التى تلحق صاحب هذه البضاعة نتيجة التضحية ، وبذلك تقضى المادة ١٢٠ بحرى[٣] ، وعلى العكس لا يستحق المجهز أجرة نقل البضائع التى تقع التضحية بها فى سبيل السلامة العامة وفقا لقوانين انجلترا والولايات المتحدة

---

(١) Court Line, Ltd v. The King (1945) 78LL.L.R. 390

Blane Steamship Ltd. v. Minister of Transport (1951) 1 Lloyds Rep.121

(٢) على جمال الدين رقم ٧٥٣

(٣) يعد ذلك استثناء من قاعدة تضمنتها المادة ١٢١ بحرى مصرى تقضى بأن هلاك البضاعة بقوة قاهرة يترتب عليه انقضاء دين الأجرة ، ومقتضى ذلك أن هلاك البضاعة جزئيا بقوة قاهرة يترتب عليه إنقضاء الأجرة جزئيا بقدر البضاعة الهالكة ، وعلة هذا الاستثناء أن الشاحن يحصل عن طريق المساهمة فى الخسارة المشتركة التى تلحقه على تعويض عن البضاعة التى تم التضحية بها ومن ثم يلتزم بدفع أجرة شحنها ، مصطفى كمال طه الو جيز رقم ٣١٩ ، على يونس رقم ٤٤٤ ، وقد استبقى القانون الفرنسى الصادر عام ١٩٦٦ بشأن النقل البحرى نفس الحكم ، رودير رقم ٥٥٧

الأمريكية وألمانيا ودول اسكنديناقيا[1] ، ومقتضى ذلك ألا يدخل المجهز في المجموعة الدائنة بأجرة النقل لأنه لا يستحقها قانونا ، وإذا كان سند الشحن أو مشارطة استئجار السفينة تضمنا صراحة أو ضمنا شرط استحقاق المجهز أجرة النقل في جميع الأحوال fret aqui à tout événement والذى يعرف في النظام الانجلوسكسوني باصطلاح ship lost or not lost فيستحق المجهز حينئذ أجرة النقل حتى لو لم تصل البضاعة ويتسلمها صاحب الحق فيها متى كان ذلك راجعا الى سبب أجنبي عن الناقل ، وهو ما يعبر عنه في الفقه الانجليزى بأن الشرط صحيح ويرتب التزام الشاحن بدفع أجرة النقل بشرط أن ترجع الخسارة الى حادث من الحوادث المستثناة التى لا يسأل الناقل عن الهلاك والتلف الذين يترتبان عليها[2] ، وهذا الشرط يحول دون إدخال الأجرة في نطاق الخسارات المشتركة .

٢٧٨ – وتقضى القاعدة رقم ١٥ من قواعد يورك وانفرس بأن فقد الأجرة الذى يترتب على هلاك أو تلف البضاعة يعتبر خسارة مشتركة يعوض عنها المجهز ، وذلك اذا نشأ فقد الأجرة عن فعل التضحية الاختيارية في سبيل السلامة العامة أو حين يعتبر هلاك البضاعة أو تلفها خسارة مشتركة [3] ، على أن يخصم من قيمة الأجرة الاجمالية النفقات التى كان مستحقها سيتحملها في سبيل الحصول عليها لو لم تقع التضحية [4] ، وقد بقى حكم القاعدة دون تعديل عند مراجعة صياغة قواعد يورك وانفرس عام ١٩٧٤ .

---

(١) هارل كورت – الملزمة ٨ رقم ١

(٢) "..provided that the loss be due to an excepted peril" باين ص ١٤٤

(٣) كما لو اعتبرت الخسارة التى تلحق البضاعة عند تفريغها أو تخزينها أو إعادة شحنها في ميناء التجاء خسارة مشتركة ، ويرنر ص ٤٣١

(٤) Rule 15- "Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.
Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred".

٢٧٩ – ويلاحظ أن القاعدة رقم ١٥ من قواعد يورك وانفرس تقصر المساهمة فى الخسارة التى تنشأ عن فقد الأجرة على الحالة التى يترتب فيها هذا الفقد على هلاك أو تلف البضاعة ، ولم تشر القاعدة الى الحالة التى قد ينشأ فيها فقد الأجرة عن التضحية بالسفينة أو أجزائها أو مهماتها فى سبيل السلامة العامة ، وليس ثمة مبرر لعدم انطباق مبدأ المساهمة فى الخسارة المشتركة على هذه الصورة من صور فقد الأجرة ، ولكن المساهمة حينئذ لا تؤسس على القاعدة رقم ١٥ سالفة الذكر اذ أنها بصياغتها الحالية لا تتسع لذلك ، وإنما يمكن الاستناد الى الأحكام العامة فى تحقق الخسارات المشتركة وشروط تحققها التى تضمنتها القواعد المرقومة بالأحرف من A إلى G إذا ما توفرت للخسارة المترتبة على فقد الأجرة نتيجة التضحية بالسفينة أو أجزاء منها صفة الخسارة المشتركة ، وذلك إعمالاً لقاعدة التفسير Rule of interpretation التى تقضى بأن تسوية الخسارة تتم على أساس القواعد المرقومة بالأحرف ما لم تكن هناك قواعد خاصة بالتسوية فى القواعد المرقومة بالأعداد[1] ، ونرى أن تعدل صياغة القاعدة رقم ١٥ من قواعد يورك وانفرس بحيث تتضمن قاعدة المساهمة فى الخسارة التى تترتب على فقد الأجرة ، سواء أكان ذلك نتيجة التضحية التى يترتب عليها فقد البضاعة أم تلفها أو فقد السفينة أو بعض أجزائها أو مهماتها .

٢٨٠ – ويبدو من صياغة المادة ٢٦٣ من مشروع القانون البحرى المصرى أنها لا تفرق بين الخسارة المشتركة التى تنشأ عن فقد الأجرة نتيجة تلف أو هلاك البضاعة وتلك التى تترتب على تلف السفينة أو أجزائها بفعل التضحية الاختيارية ، فقد نصت على أنه يدخل فى الخسارات المشتركة بوجه خاص ضياع أجرة السفينة بعد استنزال نفقات تحصيلها اذا كان هذا الضياع بسبب خسارة مشتركة ما لم

---

(١) راجع ما سبق رقم ٥ و١٨ ولعل أهم قاعدة من القواعد العامة التى تتصل بحكم المساهمة فى الخسارة المشتركة التى تترتب على فقد الأجرة هى القاعدة D التى تضمنت حكم أثر الخطأ على المساهمة فى الخسارة المشتركة وقررت أن الخطأ الذى يقع من أحد المشاركين فى المخاطرة البحرية لا يؤثر على حقه فى مطالبة الباقين بالمساهمة فى الخسارة التى تلحقه ، مع بقاء المخطئ مسئولا عن تعويض الضرر الذى يصيبهم نتيجة هذا الخطأ، راجع ما تقدم رقم ٦٦ وما بعده .

يتفق على استحقاق الأجرة في جميع الأحوال ، كما نصت المادتان ٢٧٢ و ٢٧٥ من القانون البحرى اللبنانى على أن تحسب فى المجموعة الدائنة أجرة النقل التى يفقدها المجهز على أن تخصم من الأجرة الاجمالية نفقات تحصيلها وكل بديل لهذه الأجرة[١] ، وكذلك تقضى المادة ٢٧٨ من القانون البحرى الليبي بأن المجهز يدخل في المجموعة الدائنة بأجرة النقل التى تضيع عليه بسبب فعل التضحية كما لو تمت التضحية ببضاعة تستحق أجرتها فى ميناء الوصول بشرط خصم نفقات تحصيلها من الأجرة الاجمالية أو القائمة[٢] .

٢٨١ – ويدخل المجهز بما فقده من أجرة السفينة فى المجموعة الدائنة سواء أكانت الأجرة مستحقة بمقتضى سند شحن أم مشارطة استئجار سفينة chartered freight وذلك حين تكون السفينة مستأجرة بالرحلة voyage charter [٣] ، ويخصم من الأجرة ما كان المجهز سينفقه حتى نهاية الرحلة حتى يستحق هذه الأجرة ، كرسوم دخول الميناء وأجور البحارة ومصروفات تسيير السفينة ، وعلى ذلك نصت القاعدة رقم ٢٩ من القواعد العملية لتسوية الخسارات المشتركة [٤] ، وهو نفس ما تقضى به الفقرة الثانية من القاعدة رقم ١٥ من قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ ، ومفاد الحكمين أن المجهز يدخل فى المجموعة الدائنة بالأجرة الصافية nett freight وليس بالأجرة الاجمالية gross freight وتطبيقا لذلك اذا تمت التضحية بالبضائع فى سبيل السلامة العامة فان قيمة الخسارة التى يدخل بها المجهز فى المجموعة الدائنة هى أجرة النقل المحددة فى عقد النقل ، ويخصم من هذه الأجرة ما كان سيتحمله المجهز من نفقات لتوصيل البضائع الى ميناء وصولها . وإذا أصبحت السفينة غير صالحة لإتمام النقل نتيجة فعل التضحية وكان المبلغ

---

(١) مصطفى كمال طه – القانون البحرى اللبنانى رقم ٤٧٨ .

(٢) سمير الشرقاوى – القانون البحرى الليبي رقم ٥٢٩

(٣) ذلك أن المؤجر يقوم فى هذه الصورة من صور استئجار السفينة بدور الناقل على عكس صورة مشارطة التأجير الزمنية time-charter ، راجع ما سبق رقم ٢٥٣ والمراجع المشار اليها فيه ، ولاوندز وورودلف رقم ٧٤٦

(٤) "That the loss of freight to be made good in general average shall be ascertained by deducting from the amount of gross freight lost the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred."

الذى سيتحمله المجهز فى سبيل استئجار سفينة أخرى لإكمال نقل البضاعة يساوى أجرة النقل الأصلية original freight أو يزيد عليها فلا يدخل المجهز بأى مبلغ فى المجموعة الدائنة عن أجرة النقل لأن التضحية بالبضائع لم يسبب له خسارة فى أجرة نقل هذه البضائع طالما كانت أجرة نقلها مستحقة عند انتهاء الرحلة . وإذا قبل المجهز كمية من البضائع لنقلها فى الفراغ فى السفينة قبل تلك التى تمت التضحية بها كما لو ألقيت فى البحر . ولم يكن ثمة فراغ فى السفينة قبل تلك التضحية ، فان أجرة نقل هذه البضاعة الجديدة تخصم من قيمة أجرة السفينة عند حساب ما يدخل به المجهز فى المجموعة الدائنة ، وعلى العكس لا يجرى هذا الخصم لو أن السفينة كان بها فراغ يكفى لنقل هذه البضائع الجديدة قبل التضحية بحيث يستطيع قبولها لنقلها ولو لم تتم التضحية[1] .

٢٨٢ – ومن الواضح أن الأحكام الخاصة باعتبار فقد المجهز أجرة النقل خسارة مشتركة لا محل لها اذا كان قد استوفى أجرة النقل مقدما advanced[2] freight ، وكذلك حين تكون الأجرة مستحقة فى جميع الأحوال[3] ship lost or not lost ، ويلاحظ أن أجرة نقل البضاعة تدخل فى تقدير قيمة البضاعة فى حالة التضحية بها فى سبيل السلامة العامة ومن ثم تؤثر على مساهمة المجهز فى الخسارة المشتركة التى تلحق صاحبها نتيجة التضحية بها ، إذ أنها ترفع من قيمة المبلغ الذى يدخل به الشاحن فى المجموعة الدائنة وبالتالى تزيد حصة مساهمة المجهز فى تلك الخسارة التى أصابت الشاحن .

الفرع الثالث – الخسارات المشتركة المصروفات

٢٨٣ – لا تثير الخسارات المصروفات صعوبة فى تقديرها باعتبارها عنصرا من عناصر المجموعة الدائنة اذا ما تم الفصل بينها وبين الخسارات الخاصة وهى النفقات التى تقع على عاتق المجهز وحده ، وهذ مسألة تتصل بشروط تحقق الخسارة المشتركة[4] ، واذا ما روعى حكم الخسارات المصروفات البديلة[5] التى

(١) لاوندز وردولف رقم ٣٨٩ و ٣٨٠ .

(٢) لورد شورلى وجايلز ص ٢٢١ و ٣٢٥ ، باين ١٤٤ ، بارتل ١٧٨

(٣) راجع ما تقدم رقم ٢٧٧ ، وانظر وينتر ص ٤١٧

(٤) راجع ما سبق رقم ١٨٣ وما بعده .

(٥) substituted expenses راجع ما تقدم رقم ٢٢٥ وما بعده .

تنفق لتفادى مصروفات تزيد عليها لو أنها أنفقت لاعتبرت خسارة مشتركة ، وهى تأخذ حكم الخسارة المشتركة من حيث تسويتها والمساهمة فيها وذلك فى حدود المصروفات التى يمكن تفاديها أو توفيرها عن طريق إنفاق المصروفات البديلة [١].

وقد أوضحنا من قبل الشروط والأوضاع التى تعتبر معها النفقات التى تدفع فى سبيل السلامة العامة خسارة مشتركة general average expenditure ، سواء أكانت من الخسارات المشتركة المصروفات بطبيعتها أم بسبب إنفاقها [٢] ، وتطبيقا لقاعدة المساهمة فى الخسارة المشتركة يدخل من قام بانفاق هذه المصروفات ، وهو المجهز غالبا ، فى المجموعة الدائنة بمقدار ما أنفق بالفعل على أن تكون النفقات معقولة ، فاذا كانت مبالغا فيها يتعين تخفيضها الى القدر الذى ينفق فى نفس الظروف التى أنفقت فيها [٣] لأن ما يزيد عن هذا القدر يعتبر إنفاقه خطأ ويقع على عاتق المجهز وحده [٤] ، وتضاف الى الخسارات المصروفات فوائد عن الفترة منذ إنفاقها حتى وفاء من يلتزمون بالمساهمة فيها بحصصهم فى المساهمة ، وتترتب الفائدة دون حاجة الى إعذار أو إنذار [٥].

٢٨٤ – ولا تعتبر من الخسارات المصروفات سوى المبالغ التى تنفق فى سبيل السلامة العامة وكذلك النفقات التى ترتبط بالخسارة المشتركة وتعد تابعة أو لازمة لها وتترتب على التضحية الاختيارية [٦] كمصروفات مكوث البضائع على الأرض بسبب إجراء التسوية ، والأجور التى تعطى لوكيل المؤمن أو المجهز مقابل خدمات تؤدى بمناسبة وقوع خسارة مشتركة ، ومصروفات تسوية الخسارة وما تتطلبها من خبرة ، ومصروفات التحكيم اذا أجرى لصالح جميع أصحاب

---

(١) راجع ما سبق رقم ٢٣٣

(٢) ما سبق رقم ١٧٩ وما بعده و ١٩٠ وما بعده و ٢٠٥ وما بعده .

(٣) ريبير ج ٣ رقم ٢٣٠٩ ، وانظر لكلير ص ٨٧

(٤) مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٥٩ ، على جمال الدين رقم ٧٥٤ ، على البارودى رقم ٢٦٨ ، سمير الشرقاوى – القانون البحرى رقم ٦٠٣

(٥) على جمال الدين رقم ٧٥٤ والأحكام والمراجع المشار اليها فيه .

(٦) نقض فرنسى فى ٢٤ يوليو ١٩٣٩ – دالوز الدورى ١٩٤٠–١–٣٣ ، نقض فرنسى (عرائض) فى ١٧ نوفمبر ١٩٢٦ دالوز ١٩٢٧–٥٣

المصالح المتصلة بالخسارة المشتركة[١].

٢٨٥ – ويستحق المجهز مساهمة باقى أصحاب المصالح المشاركة فى المخاطرة فى المبالغ التى ينفقها ويتوفر لها وصف الخسارة المشتركة ، بالاضافة الى مصروفات تدبير هذه المبالغ cost of raising funds فكما أنهم يسهمون فى الخسارات المشتركة المصروفات فهم يسهمون بطريق التبعية فى المبالغ اللازمة لتدبير تلك المصروفات[٢].

وقد جرى العمل فى انجلترا على أن المجهز يدخل فى المجموعة الدائنة بقيمة الخسارات المشتركة المصروفات ونفقات تدبيرها دون عمولات ، كما لا تضاف الى الخسارات المصروفات عمولات وكلاء المجهز ولا التعويضات التى قد يطالب بها عن الأضرار التى تلحقه من إنفاق الخسارات المصروفات[٣].

٢٨٦ – وقد خرجت القاعدة رقم ٢٠ من قواعد يورك وانفرس على ما جرى عليه العمل فى النظام الانجليزى وتضمنت ما كان متبعا فى بلاد أخرى كالمانيا وبلجيكا والولايات المتحدة اذ نصت على أن تضاف الى الخسارات المشتركة المصروفات عمولة قدرها اثنان فى المائة باستثناء أجور ونفقات مؤونة الربان والضباط والبحارة وقيمة المؤن والوقود التى لا تحل محلها كميات أخرى خلال الرحلة ، ولكن اذا لم تقدم المبالغ اللازمة لإنفاقها كخسارة مشتركة من أحد أصحاب المصالح الذين يلتزمون بالمساهمة فيها فتدخل فى نطاق الخسارة المشتركة النفقات الضرورية للحصول على المبالغ اللازمة عن طريق رهن السفينة ، وكذلك الخسارات التى

---

(١) ربيير ج ٣ رقم ٢٣٠١ ، شوفو رقم ٥٦٧

(٢) "The amount to be replaced is simply the amount expended, plus the cost of raising funds."

"... it would seem obvious that the liability to supply the funds is a mere appurtenance to the liability to pay general average, and should fall conjointly on all."

لاوندز وورودلف رقم ٣٧١ و ٣٧٢

(٣) يستثنى من ذلك المصروفات التى ينفقها المجهز فى سبيل المحافظة على البضائع حين لا يكون ملزما بالقيام بذلك طبقا لشروط عقد النقل ، وذلك تطبيق للقواعد العامة فى تحقق الخسارة المشتركة لأن هذه المصروفات تنفق لصالح الشحنة وحدها ولا تنفق فى سبيل المحافظة على جميع المصالح المشاركة فى الرحلة البحرية ومن ثم لا يتوفر لها وصف الخسارة المشتركة ، انظر لاوندز وورودلف رقم ٣٧١

تلحق أصحاب البضائع التى تباع فى سبيل تدبير المبالغ اللازمة للخسارات المشتركة، وكذلك تدخل فى نطاق الخسارة المشتركة نفقات التأمين على المبالغ التى تقدم لدفع المصروفات التى تعد خسارة مشتركة[1] .

٢٨٧ – وتضاف العمولة التى حددتها القاعدة رقم ٢٠ سالفة الذكر الى قيمة الخسارات المشتركة المصروفات التى تنفق فى سبيل السلامة العامة لأن المجهز هو الذى يتحمل فى الغالب تبعة توفير المبالغ اللازمة لهذا الإنفاق باعتباره الطرف القادر على القيام بالتصرفات التى تتطلبها المحافظة على سلامة الرسالة البحرية ، وهو الذى يتعاقد على إجراء عمليات إنقاذ السفينة والبضائع ويتحمل النفقات التى تتطلبها السلامة العامة فى وقت إنفاقها ، ويلتزم بالوفاء فى مواجهة الدائنين بهذه المبالغ معتمدا على ائتمانه الخاص ، وفى نفس الوقت يتعرض لاحتمال عدم وفاء الأطراف الأخرى ذات المصالح فى الرسالة البحرية بحصصهم فى المساهمة فى تلك الخسارات المشتركة المصروفات التى ينفقها لصالحهم ولمصلحته فى نفس الوقت ، كما يتعرض لتأخرهم فى الوفاء بتلك الحصص فترات طويلة تستغرقها تسوية الخسارة المشتركة[2]

ولم تقصر القاعدة حكمها الخاص باضافة العمولة على الخسارات المشتركة المصروفات التى ينفقها المجهز ، رغم أن ذلك هو الوضع الغالب ، وإنما عممت الحكم ليشمل الحالات التى ينفق فيها هذه المصروفات أي من أصحاب المصالح المشاركة فى الرسالة البحرية[3] ، ويسرى حكم القاعدة على جميع النفقات التى

---

(١) Rule 20-"A commission of 2 per cent. on general average disbursements. other than the wages and maintenance of mastar, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average, but when the funds are not provided by any of the contributing interests, the necessary cost of obtaining the funds required by means of a bottomry bond or otherwise, or the loss sustained by owners of goods sold for the purpose, shall be allowed in general average.

The cost of insuring money advanced to pay for general average disbursements shall also be allowed in general average."

(٢) لاوندز وورودلف رقم ٨١٣ ، لكلير ص ١٢٤ ، هارل كورت - الملزمة ٨ رقم ٤٣

(٣) أوضحت القاعدة رقم ٤٤ب من القواعد العملية لتسوية الخسارات البحرية قيد هذه العمولة لحساب من قام بتدبير المبالغ اللازمة لدفع الخسارة المشتركة المصروفات ، لاوندز وورودلف رقم ١٠٥٠ وجمال الحكيم ، ملحق الكتاب ص ٤٥

تم فى سبيل السلامة العامة ، بما فى ذلك نفقات إصلاح السفينة لهذه الغاية [1].

وقد استثنيت أجور الربان والضباط والبحارة ونفقات مؤونتهم وقيمة المؤن والوقود التى لا يحل غيرها محلها أثناء الرحلة ، وقد أضيف هذا الحكم عام ١٩٢٤ استجابة للرأى الذى اتجه الى قصر استحقاق العمولة على النفقات التى تتم فى سبيل السلامة العامة وتكون ذات طابع استثنائى [2] ، وبقى حكم القاعدة رقم ٢٠ دون تعديل عند مراجعة صياغة قواعد يورك وانفرس عام ١٩٧٤ .

والعمولة التى قررتها القاعدة رقم ٢٠ وهى اثنان فى المائة تضاف الى الخسارات المشتركة المصروفات التى يدخل بها من ينفقها فى المجموعة الدائنة لا تعتبر سعر فائدة [3] rate of interest لان قيمتها لا ترتبط بالفترة التى تنقضى بين انفاق الخسارة المصروفات ووفاء كل من الملتزمين فيها بحصصهم لمن قام بالإنفاق ، ويتضح ذلك جليا من حكم القاعدة التالية وهى القاعدة رقم ٢١ من قواعد يورك وانفرس التى قررت فائدة قدرها خمسة فى المائة على المبالغ التى تعد خسارة مشتركة وكذلك التضحيات والعلاوات التى تدخل فى نطاق الخسارة المشتركة [4].

٢٨٨ – ويلاحظ أن القاعدة رقم ٢٠ من قواعد يورك وانفرس قررت حكم حالتين ، أولاهما أن العمولة تضاف الى النفقات التى تتوفر له صفة الخسارة المشتركة [5] ، والحالة الثانية مقتضاها أنه اذا لم يقدم أحد أصحاب المصالح الملزمة

---

(١) ولا يسرى هذا الحكم على نفقات الاصلاح المؤقت temporary repair التى تخرج من نطاق الخسارات المشتركة ، راجع ما سبق رقم ٢٣٥ ، وتسرى القاعدة على مصروفات المساعدة والانقاذ التى تستحق بموجب اتفاق salvage payments under contract ولا تسرى على مكافأة المساعدة والانقاذ salvage charges التى تستحق وفقا لأحكام القانون وليس بمقتضى اتفاق كما عرفتها الفقرة الثانية من المادة ٦٥ من قانون التأمين البحرى الانجليزى ، ذلك أن أساس مشاركة الذين يستفيدون من الانقاذ فى هذه الصورة الأخيرة يختلف عن أساس المساهمة فى الخسارة المشتركة ، ولكن القضاء الانجليزى لا يقر هذه التفرقة ، لاوندز ورودلف رقم ٨١٧

(٢) extraordinary general average disbursements

(٣) يرى البعض أنها علاوة جزافية flat allowance ، لاوندز ورودلف رقم ٨١٦ وأنتقد البعض تقرير العمولة ووصفه بأنه تبرع زائد لا مبرر له libéralité superflue هارل كورت – الملزمة ٨ رقم ٤٣

(٤) انظر ما يلى رقم ٣٣٢ وما بعده .

(٥) general average disbursements

بالمساهمة فى الخسارة المشتركة[1] المبالغ اللازمة للنفقات الضرورية للسلامة العامة فإن المصروفات التى يتطلبها رهن السفينة والخسارة التى تلحق أصحاب البضائع من بيعها لتوفير تلك المبالغ تعتبر خسارة مشتركة . وقد أثارت صياغة القاعدة على هذه الصورة التساؤل عمن يستحق العمولة وما اذا كانت العمولة قاصرة على الحالة الأولى التى فيها يقدم أحد أصحاب المصالح الملزمة بالمساهمة فى الخسارة المشتركة المبالغ الضرورية للسلامة العامة ، على أساس أن الحالة الثانية هى حالة عكسية لا يقدم فيها أحد من هؤلاء تلك المبالغ . وقد فسرت القاعدة على أساس قيام التعارض بين الحالتين اللتين تضمنت حكمهما ومن ثم جرى العمل على حساب العمولة كعلاوة تضاف الى الخسارات المشتركة المصروفات اذا قام بإنفاقها أحد الملتزمين بالمساهمة فيها ، ولا تضاف الى تلك المصروفات أى مبالغ يتحملها لتدبير المال اللازم للإنفاق . وعلى العكس ، فى الأحوال الأخرى التى لا يقدم فيها المبالغ اللازمة للإنفاق فى سبيل السلامة العامة أحد الملتزمين بالمساهمة فى الخسارة المشتركة تدخل فى نطاق هذه الخسارة نفقات تدبير المال الذى ينفق من أجل السلامة العامة ، ولا تضاف الى المبلغ الذى يعد خسارة مشتركة ونفقات تدبيره أية عمولة . وجرى العمل كذلك على أنه فى الحالة التى يتم فيها تدبير المبلغ اللازم للإنفاق فى سبيل السلامة العامة عن طريق رهن السفينة أو بيع كمية من البضائع المشحونة لا يعتبر أن هذا المبلغ قد قدم من أحد الملتزمين بالمساهمة فى الخسارة المشتركة[2] ، وتفسير ذلك فى رأينا أن المال اللازم للإنفاق فى سبيل السلامة العامة يعتبر مقدما من الدائن المرتهن للسفينة أو مشترى البضائع وليس من المجهز الذى ينفقه ، وبالتالى لا تضاف الى المبالغ التى ينفقها المجهز والتى يحصل عليها عن طريق رهن السفينة أو بيع كمية من البضائع أية عمولة ، وأن هذه العمولة لا تستحق إلا إذا بادر أحد أصحاب المصالح المشاركة فى الرسالة البحرية وقدم المبالغ اللازمة للإنفاق فى سبيل إتقاء خطر تتعرض له الرحلة البحرية .

٢٨٩ – ونرى أن هذا الذى جرى عليه العمل فى تسوية الخسارة المشتركة ، وما ينطوى عليه من نتائج غير منطقية مرده ذلك الاستنتاج الخاطئ فى نظرنا

(١) any of the contributing interests

(٢) لاوندز وردولف رقم ٨١٦

والذى استند الى ظاهر صياغة القاعدة رقم ٢٠ من قواعد يورك وانفرس واستدل منه على أنها تتضمن حكم حالتين متعارضتين ، أولاهما أن يقدم أحد الملتزمين بالمساهمة فى الخسارة المشتركة المبالغ التى تنفق فى سبيل السلامة العامة ، والثانية أن يقدم هذه المبالغ شخص غير ملتزم بالمساهمة فى الخسارة المشتركة ، وهذا الاستنتاج لا سند له من المنطق ولا يتفق مع القواعد العامة لتحقق الخسارة المشتركة طبقا لقواعد يورك وانفرس من حيث شروط تحققها وقواعد تسويتها ، ونعتقد أن التفسير الصحيح للقاعدة رقم ٢٠ من تلك القواعد هو أنها وضعت قاعدة عامة بمقتضاها تضاف عمولة قدرها اثنان فى المائة الى المبلغ الذى يدخل به من يدفع النفقات التى يتوفر لها وصف الخسارة المشتركة فى المجموعة الدائنة وذلك حين تكون المبالغ اللازمة لهذه النفقات متوفرة لديه ، ثم عرضت القاعدة للفرض الذى يستوجب فيه توفير تلك المبالغ رهن السفينة أو بيع كمية من البضائع المشحونة فى السفينة واعتبرت أن النفقات التى يتطلبها الرهن والخسارة التى قد تلحق صاحب البضائع التى تباع خسارة مشتركة ، وهو حكم يتمشى من القواعد العامة لأن هذه النفقات وتلك الخسارة تعد نتيجة مباشرة direct consequence لفعل التضحية فى سبيل السلامة الغامة[1] ، وفى هذه الحالة لا يدفع المجهز ولا صاحب البضائع التى تباع المبالغ التى تتطلب السلامة العامة إنفاقها فور وقوع الحادث الاستثنائى الذى يستوجب التضحية ، وإنما يضطر فى سبيل ذلك الى رهن السفينة أو بيع البضاعة ، وهذه الحالة هى التى عبرت عنها القاعدة بأن المبالغ التى تتطلب السلامة إنفاقها لا يقدمها أحد الملتزمين بالمساهمة فى الخسارة المشتركة ، وهذه الحالة ليست صورة عكسية للفرض الذى يقدم فيه أحد هؤلاء النفقات الضرورية للسلامة العامة من مبالغ تكون متوفرة لديه حين وقوع الحادث الذى يستوجب إنفاقها وإنما فرض قد يتحقق فى نطاق الحكم العام الذى نصت عليه وهو إضافة عمولة الى المبلغ الذى يعد خسارة مشتركة ، وفى هذا الفرض تعد نفقات الرهن والخسارة المترتبة على البيع خسارة مشتركة ، وهو حكم تقرر لصالح المجهز والشاحن حتى لا يتحمل وحده تلك النفقات وإنما يدخل بها فى المجموعة الدائنة علاوة على

---

(١) القاعدة :) من القواعد العامة فى تحقق الخسارة المشتركة ، راجع رقم ٥١ وما بعده .

ما يدفعه من حصيلة الرهن أو بيع البضاعة من مبالغ فى سبيل السلامة العامة ، وعلى ذلك فليس ثمة ما يحول فى رأينا دون إضافة العمولة المقررة وهى إثنان فى المائة على تلك المبالغ التى يدفعها وتعتبر خسارة مشتركة فى سبيل السلامة العامة للرحلة البحرية . وهذه النتيجة تبدو منطقية على خلاف ما جرى عليه العمل من أن المجهز أو صاحب البضاعة لا يعتبر أيهما قد قدم النفقات الضرورية للسلامة العامة ومن ثم لا يستحق ميزة إضافة العمولة المقررة الى المبالغ التى تتحصل من رهن المجهز السفينة أو بيع البضاعة والتى ينفقها لصالح الرسالة البحرية[1] ، فالمنطق يقضى بألا يضار بحرمانه من العمولة فى الحالة التى يضطر فيها المجهز الى رهن السفينة أو بيع البضاعة من أجل صالح جميع المشاركين فى المخاطرة البحرية ، مع أنه كان سيفيد من إضافة العمولة لو أن المال اللازم للانفاق فى سبيل المصلحة المشتركة كان متوفرا لديه وقت وقوع الحادث الذى يستوجب التضحية التى تتمثل فى صورة مصروفات[2] .

٢٩٠ – وتقضى الفقرة الثانية من القاعدة رقم ٢٠ من قواعد يورك وأنفرس بأن نفقات التأمين على المبالغ التى تقدم لدفع المصروفات التى تنفق فى سبيل السلامة العامة تعتبر خسارة مشتركة أيضا ، وعلة إدراج هذا الحكم أن السفينة أو البضائع قد تهلك هلاكا كليا بعد إنفاق المبالغ التى تتطلبها السلامة العامة وتنفق كخسارات مشتركة ، وكذلك قد تنخفض قيمة السفينة أو البضائع بسبب حادث يقع بعد

---

(١) يشير الفقه الانجليزى الى أن صحة هذه القاعدة التى استقر عليها العمل فى تسوية الخسارات المشتركة محل شك كبير ، لاوندز ورودلف رقم ٨١٦

(٢) نصت المادة ٢٧٢ من مشروع القانون البحرى المصرى على أن تضاف الى المجموعة الدائنة نسبة قدرها ٢ ./' من النفقات التى تدخل فى الخسارات المشتركة مع استبعاد أجور الربان والبحارة ونفقاتهم والوقود والمؤن التى لم يحل غيرها محلها أثناء السفر . واذا لم يدفع أحد ذوى الشأن الأموال المطلوبة منه للمساهمة فى الخسارات فان النفقات التى تصرف للحصول على هذه الأموال أو ما يعادلها تدخل فى الخسارات المشتركة . ويعيب صياغة الفقرة الثانية أنها لا تؤدى المقصود بحكم القاعدة رقم ٢٠ من قواعد يورك وانفرس ويجب استبدال عبارة « واذا لم يقدم أحد الملتزمين بالمساهمة فى الخسارة المشتركة المبالغ اللازمة للانفاق فى سبيل السلامة العامة » بعبارة « واذا لم يدفع أحد ذوى الشأن الأموال المطلوبة منه للمساهمة فى الخسارات » .

إنفاق الخسارات المشتركة المصروفات[1] ، وتصبح هذه القيمة أقل من المبلغ الذى أنفق فى سبيل السلامة العامة ، ومن ثم لا يستطيع من أنفق هذا المبلغ الحصول عليه واسترداده عن طريق مساهمة باقى أصحاب المصالح المشاركة فى الرحلة فى تلك الخسارات المشتركة المصروفات ، ولذلك جرى عرف يكاد يكون دولياً على أن من ينفق مبالغاً فى سبيل السلامة العامة يبرم عقد تأمين ضد احتمال عدم استرداده حصص الملتزمين بالمساهمة فى هذه المبالغ ، وتمشيا مع هذا العرف اعتبرت القاعدة رقم ٢٠ سالفة الذكر نفقات التأمين خسارة مشتركة[2] .

٢٩١ – وجرت فى العمل تفرقة ليس لها من مبرر ، على غرار التفرقة الخاصة باضافة العمولة التى قررتها نفس القاعدة رقم ٢٠ من قواعد يورك وانفرس[3] ، إذ تعتبر نفقات التأمين على المبالغ التى يقدمها أحد أصحاب المصالح الملتزمين بالمساهمة فى الخسارة المشتركة ضمن نطاق هذه الخسارة ، بينما لا تعتبر نفقات التأمين على المبالغ التى تدفع كخسارة مشتركة ضمن هذه الخسارة اذا كانت تلك المبالغ قد توفرت عن طريق رهن السفينة أو بيع البضائع ، وكما هو الشأن فيما جرى عليه العمل من تفرقة مماثلة بشأن إضافة العمولة الى الخسارات المشتركة المصروفات ، لا يمكن تبرير هذه التفرقة أو إيجاد أساس لها[4] ، ونرى أن نفقات التأمين تعد خسارة مشتركة فى الحالتين ، اذا قدم النفقات التى تعد خسارة مشتركة أحد الملتزمين بالمساهمة فيها ، وكذلك الحال اذا وفرها المجهز عن طريق رهن السفينة أو بيع كمية من البضاعة ، ذلك أن توفيرها بهذين الطريقين لا ينفى عنه أو عن صاحب البضاعة التى تباع صفة الملتزم بالمساهمة فى الخسارة المشتركة ، خاصة أن المجهز عند رهن السفينة للحصول على المبالغ التى يتعين إنفاقها فى

---

(١) طبقا للقاعدة G من قواعد يورك وانفرس تتخذ قيمة الخسارة والمصالح المشاركة فى الرسالة البحرية فى زمان ومكان انتهاء المخاطرة البحرية أساساً لتسوية الخسارة المشتركة ، راجع ما تقدم رقم ٢٤٨ وما بعده ، باين ص ١٢٨

(٢) لاوندز وردولف رقم ٨١٥ ، وانظر ريبير ج ٣ رقم ٢٣٠١ ، ويرنر رقم ٦٤٠

(٣) ما تقدم رقم ٢٨٨ و٢٩٨

(٤) لاوندز وردولف رقم ٨١٨ . ولم يأخذ مشروع القانون البحرى بحكم الفقرة الثانية من القاعدة رقم ٢٠ من قواعد يورك وانفرس.وكذلك قانون الحوادث البحرية الفرنسى رقم ٥٤٥ الصادر عام ١٩٦٧ ، وكان الأولى إيراد حكم هذه الفقرة لتتمشى مع القاعدة سالفة الذكر على وجه مكتمل .

سبيل السلامة العامة يكون هو المسئول عن الوفاء بالدين فى مواجهة الدائن المرتهن للسفينة ويقوم بالنسبة للمجهز احتمال عدم استرداده حصص أصحاب المصالح الأخرى المشاركة فى المخاطرة عن طريق مساهمتهم فى مبلغ الخسارة المشتركة المصروفات مما يتعين معه إعتبار نفقات التأمين ضد هذا الاحتمال خسارة مشتركة .

الفرع الرابع – البضائع

٢٩٢ – يدخل مالك البضاعة ، سواء أكان الشاحن أم المرسل اليه ، فى المجموعة الدائنة بمقدار الخسارة التى تلحقه نتيجة التضحية فى سبيل السلامة العامة؛ وقد تقع التضحية بالبضائع بحيث تهلك كلها أو جانب منها ، وقد يلحقها التلف نتيجة التضحية .

٢٩٣ – وفى حالة هلاك البضاعة تسوى الخسارة المشتركة على أساس القواعد التى تنطبق عند القاء البضائع فى البحر jettison وهى تقضى فى النظام الانجليزى بأنه فى حالة إتمام الرحلة البحرية بعد إلقاء جزء من البضائع كتضحية في سبيل السلامة العامة تقدر قيمة البضاعة الهالكة بحسب سعرها فى ميناء وصولها كما لو أنها قد بيعت فور الوصول ، مع خصم المبالغ التى يتفادى مالك البضاعة إنفاقها بسبب عدم تسليمها فى ميناء الوصول وكان إنفاقها محتما لو لم تقع التضحية بها[١] . ومقتضى المادة ٢٥٠ بحرى مصرى أن البضائع التى تقع التضحية بها تقدر بحسب سعرها الجارى فى مكان التفريغ ، لأن هذه القيمة هى التى كان مالك البضاعة سيحصل عليها فى ميناء التفريغ لو أن التضحية لم تقع ووصلت البضاعة الى هذا الميناء[٢] ، وإذا كان هذا الحكم قد ورد بشأن تقويم البضاعة

---

(١) كأجرة النقل لو كانت مستحقة فى ميناء الوصول ، أو بحسب الكمية التى تسلم فى هذا الميناء ، وكذلك مصروفات التفريغ والبيع ، ولكن لا تخصم من سعر البضائع فى ميناء الوصول نفقات التأمين عليها لأن هذه النفقات تدفع سواء ألقيت البضاعة فى البحر أم لا ، لاوندز ورودلف رقم ٣٨١ ويجب أن تراعى حالة البضاعة وقت وقوع التضحية وما لحقها من خسارة خاصة قبل ذلك ، لأن الخسارة الخاصة تقع على عاتق مالكها وحده .

(٢) مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٥٢ – على يونس رقم ٥٩١ ، على جمال الدين رقم ٧٤٥ ، على البارودى رقم ٢٦٨ ، سمير الشرقاوى – القانون البحرى رقم ٦٠٣ ، وانظر ريبير ج ٣ رقم ٢٣٠

التى تلقى فى البحر فهذا ينطبق على صور الهلاك الكلى للبضاعة الذى يترتب بـ فعل التضحية . والمقصود بمكان التفريغ الميناء الذى تفرغ فيه البضاعة أو الذى كان يتعين تفريغها فيه لو لم تهلك ، بغض النظر عن ميناء وصول السفينة ، وإذا دامت عملية التفريغ عدة أيام فالعبرة بقيمة البضاعة يوم انتهاء التفريغ .

وإذا بيعت البضاعة أثناء النقل وهى فى الطريق afloat أو بحسب حالتها عند الوصول أو فى ميناء التجاء فالعبرة فى تسوية الخسارة المشتركة بقيمتها فى ميناء التفريغ لا بثمن بيعها سواء أكان أعلى أم أقل من سعرها فى ميناء التفريغ بحسب سعر السوق ، فهذا السعر يمثل ما يفقده مالكها بالفعل نتيجة التضحية ، ولا شأن لأصحاب المصالح الأخرى المشاركة فى الرحلة البحرية بأى سعر آخر تكون قد بيعت به[1]

٢٩٤ – وفى حالة تلف البضاعة نتيجة التضحية ، تحسب الخسارة التى لحقت مالكها بالفرق بين قيمتها لو أنها وصلت سليمة الى ميناء التفريغ وبين قيمتها تالفة فى هذا الميناء ، وهذه الطريقة فى تقدير الخسارة تعرف بطريقة التسوية بالفرق règlement par difference وهى طريقة عادلة إذا أمكن تقدير قيمة البضاعة فعلا فى يوم التفريغ وبيعها فى نفس اليوم ، ولكن الغالب عملا أنه تنقضى فترة بين التفريغ وبين تقدير وبيع البضاعة التى يلحقها التلف نتيجة التضحية كما قد يطرأ تغيير على سعرها خلال هذه الفترة بالزيادة أو بالنقص عن سعرها يوم التفريغ ، ومن ثم لو كان سعر البضاعة سليمةيوم التفريغ ١٠٠٠ ، وبعد شهر قدرت قيمتها سليمة بمبلغ ٨٠٠ وبيعت تالفة بمبلغ ٤٠٠ فان الفرق بين هذين المبلغين لا يمثل الخسارة الفعلية التى لحقت صاحب البضاعة ، وحتى يمكن حساب هذه الخسارة مع مراعاة التغيرات الاقتصادية تستخرج نسبة ثمن بيع البضاعة

---

(١) على جمال الدين رقم ٧٤٥ ،لاوندز ورودلف رقم ٣٨٢ وقد جرى العمل على ذلك فى تسوية الخسارات المشتركة ، وقد أقره القضاء الانجليزى فى خصوص مسئولية المجهز عن عدم تسليم البضاعة وهو يسرى أيضا على الخسارات المشتركة ، انظر قضيتى :

Rodocanachi v. Milburn (1886) 18Q.B.D.67

The Leitrin (1902) 256

تالفة الى قيمتها سليمة يوم البيع وهى فى الفرض السابق النصف[1] ، وتطبق هذه النسبة على قيمة البضاعة سليمة يوم التفريغ ومن ثم تكون الخسارة التى لحقت مالكها نتيجة التضحية ٥٠٠ ، وتعرف هذه الطريقة بالتسوية بالحصة أو بالنسبة[2] . règlement par quotité

٢٩٥ – وقد ثار بحث وسيلتي التسوية ، بالفرق وبالحصة ، أمام القضاء الفرنسى فى قضية السفينة La Seine . وقد قضت محكمة روان بتطبيق طريقة التسوية بالنسبة [3] الا أن محكمة النقض الفرنسية قضت بنقض الحكم[4] وأعادت القضية الى محكمة «كان» التى حكمت بمثل ما قضت به محكمة روان مؤيدة طريقة التسوية بالنسبة[5] . ولكن الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض قضت بوجوب إجراء التسوية بالحصة[6] تأسيسا على أن ثمن البضاعة التالفة فى ميناء الوصول يعتمد على عدة عناصر منها سعر السوق لا مجرد التلف وحده ، واذا تم تقدير هذا الثمن وقت وصول السفينة يمكن تقدير الفرق بين سعر البضاعة سليمة وسعرها تالفة عند تفريغها ، ولكن فى الحالة التى تباع فيها البضاعة بعد الوصول بعدة أشهر فإن الثمن قد يختلف لأسباب تجارية ولا يتوقف على التلف فقط ومن ثم يجب إجراء التسوية بالحصة .

٢٩٦ – وكانت القاعدة رقم ١٦ من قواعد يورك وانفرس عام ١٨٩٠ تقضى بأن الخسارة التى تلحق مالك البضاعة نتيجة التضحية والتى يسهم فيها بقية المشاركين فى المخاطرة البحرية تقدر على أساس سعر السوق فى تاريخ وصول السفينة أو فى

---

(١) ٤٠٠ الى ٨٠٠ أى ١ الى ٢

(٢) ريبير ج ٣ رقم ٢٣١٠ مكرر ، شوفو رقم ٥٥٦ و ١١٢٢ ، لكلير ص ١٢٢ و١٢٣ .

(٣) محكمة روان فى ١٨ يوليو ١٩٢٣ – دالوز ١٩٢٤–٢–٨٩ وكان مصفو الخسارة المشتركة التى ترتبت على تلف كمية من القطن نتيجة اشتعال السفينة وحدث التلف من الماء الذى استخدم فى اخماد الحريق قد أجروا التصفية على أساس التسوية بالنسبة وأيدت محكمة الهافر التجارية هذه الطريقة للتسوية فاستؤنف الحكم أمام محكمة روان .

(٤) نقض مدنى فى ٩ فبراير ١٩٢٧ دالوز الأسبوعى ١٩٢٧–١٩٨

(٥) محكمة كان فى ٦ يوليو ١٩٢٧ دور ١٦–٣٨٠

(٦) نقض فرنسى (دوائر مجتمعة) فى ٧ يوليو ١٩٣٢ دالوز ١٩٣٣–١–١٧٧ تعليق ريبير

نهاية المخاطرة البحرية ، ولذلك كانت التسوية جائزة على أساس تقدير قيمة البضائع سليمة فى آخر يوم من أيام التفريغ وكذلك تقدير قيمتها تالفة والفرق بين القيمتين يمثل الخسارة التى لحقت صاحبها من التضحية ، كذلك يمكن التسوية بالفرق بين سعر البضاعة سليمة يوم بيعها وبين سعر بيعها تالفة ، وكان يمكن فى ظل تلك القاعدة إجراء التسوية بالحصة بتطبيق النسبة بين سعر البضائع سليمة فى يوم البيع وسعرها تالفة على قيمتها سليمة فى آخر يوم من أيام التفريغ [١] ، وفى رأينا أن نص القاعدة لم يكن ليسمح باجراء التسوية بهذه الطريقة الاخيرة . وعند مراجعة صياغة قواعد يورك وانفرس عام ١٩٢٤ تبنى الجانب الفرنسى طريقة التسوية بالحصة أو بالنسبة ، ورغم أن اقتراحه لم يحظ بادئ الأمر بموافقة المؤتمر الذى عقد لتعديل صياغة قواعد يورك وانفرس فإن الأمر انتهى بإقرار هذه الطريقة للتسوية بأغلبية كبيرة ، ولكن عند تعديل قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ استبعدت طريقة التسوية بالحصة وانتصر أصحاب اتجاه التسوية بالفرق ، أى تحسب الخسارة التى تلحق مالك البضاعة بالفرق بين قيمتها تالفة فى آخر يوم من أيام التفريغ وبين قيمتها لو أنها وصلت سليمة .

٢٩٧ – وقد نصت القاعدة رقم ١٦ من قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ فى فقرتها الأولى على الحكم العام فى تقدير قيمة الخسارة التى تلحق مالك البضاعة التى تهلك أو تتلف نتيجة التضحية فى سبيل السلامة العامة ، فقررت أن هذه الخسارة التى يتعين أن يساهم فيها أصحاب المصالح المشاركة فى المخاطرة هى التى تلحق صاحب البضاعة مقدمة على أساس سعر السوق فى آخر يوم من أيام التفريغ أو فى نهاية المخاطرة البحرية اذا إنتهت فى مكان آخر غير ميناء وصول البضائع [٢] .

وكانت القاعدة قبل تعديلها عام ١٩٥٠ تقضى بتقويم البضاعة بحسب سعرها

---

(١) لاوندز وردولف رقم ٧٥٠ وانظر تعليق رودلف على هذه الطرق للتسوية رقم ٧٥١ وما بعده .

(٢) Rule 16- "The amount to be made good as general average for damage to or loss of goods sacrificed shall be the loss which the owner of the goods has sustained thereby' based on the market values at the last day of discharge of the vessel or at the termination of the adventure where this ends at a place other than the original destination."

يوم وصول السفينة وقد جرى العمل فى تسوية الخسارة المشتركة على أن العبرة بقيمة البضاعة فى آخر يوم من أيام التفريغ وهذهالقيمة أقرب الى الواقع فى تقدير الخسارة التى أصابت مالك البضاعة وأقرب الى العدالة أيضا[1]. وفى تفسير حكم الفقرة الأولى منالقاعدة رقم ٢٠ سالفة الذكر تعنى الخسارة التى تلحق مالك البضاعة تلك الخسارة التى تعتبر طبقا للقواعد العامة لتحقق الخسارات المشتركة بحسب قواعد يورك وانفرس خسارة مشتركة ، ومن ثم يخرج من نطاقها ما لا يعتبر كذلك طبقا لتلك القواعد[2]. وطبقا لحكم الفقرة الأولى تقوّم الخسارة التى تلحق مالك البضاعة بحسب سعرها فى آخر يوم من أيام التفريغ أو فى تاريخ انتهاء المخاطرة البحرية اذا لم تصل البضاعة لميناء تفريغها ، ولا أثر فى تقدير الخسارة لأى قيمة أخرى للبضاعة كتلك التى تكون واردة فى سند الشحن ، أو ثمن بيعها وهى على ظهر السفينة اذا باعها المالك وهى في الطريق ، اذ لا شأن لأصحاب المصالح المسئولين عن المساهمة فى الخسارة المشتركة بتقويم البضاعة فى الاتفاقات الخاصة ، كالاتفاق بين الشاحن والناقل على قيمتها المثبتة بسند الشحن ، أو الاتفاق بين بائعها وهى على ظهر السفينة وبين المشترى .

٢٩٨ – وإذا كانت البضائع التى تمت التضحية بها قد أصيبت بتلف قبل التضحية ، وإذا ثبت أنها لو بقيت على ظهر السفينة ولم تقع التضحية كانت ستصاب بتلف شأنها شأن باقي البضائع التى لم يضحى بها فيتعين تخفيض قيمة البضائع بمقدار هذا التلف ، وكذلك لو أصيبت البضاعة بعد التضحية بخسارة خاصة particular average فيتعين تقويمها على أساس قيمتها بعد الخسارة الخاصة لأنها تقع على عاتق من تلحقه ولا محل لمساهمة باقى أصحاب المصالح المشاركة فى

---

(١) صياغة القاعدة بعد تعديلها عام ١٩٥٠ قرب حكمها من حكم القانون المصرى ، راجع ما يسبق رقم ٢٩٣

(٢) مثال ذلك التضحية بالبضائع التى تشحن على سطح السفينة ما لم تكن قد شحنت كذلك وفقا للعادات مستقرة – القاعدة رقم ١ من قواعد يورك وانفرس – راجع ما سبق رقم ١٣٧ ، وامخسارة التى تنشأ عن إخماد حريق ثيشب على ظهر السفينة اذ تخرج من نطاقها طبقا للقاعدة رقم ٣ من قواعد يورك وانفرس قيمة البضائع التى كانت قد اشتعلت فيها النار بالفعل قبل وصود الماء المستخدم فى اخماد الحريق راجع ما تقدم رقم ١٤٤

الرحلة فى هذه الخسارة الخاصة[1] ، ويفترض أن البضاعة كانت سليمة وقت وقوع التضحية حتى يُثبت عكس ذلك من له مصلحة فى تخفيض قيمة البضاعة[2].

وتخصم من قيمة البضائع بحسب سعر السوق المبالغ التى كان مالكها سينفقها فى سبيل الحصول على هذه القيمة كالرسوم الجمركية ورسوم الأرصفة وأجور حمل البضائع porterage وقد يتعذر تحديد قيمة البضائع بحسب سعر السوق market value فى يوم انتهاء التفريغ اذ أن بعض السلع لها أسواق دورية تعقد فى فترات محددة ، كالأصواف،وقد جرى العمل على تقدير قيمتها بحسب سعرها فى أول سوق يعقد بعد انتهاء التفريغ . واذا استحال تحديد قيمة البضاعة التالفة أو الهالكة بحسب سعر السوق فيتخذ سعر البضاعة الذى ورد فى فاتورة شرائها invoice أساسا لتقويمها ، ولكن يجوز لكل ذى مصلحة أن يعترض على هذا السعر ويثبت قيمتها الحقيقية وقت الشراء ، واذا انتهت الرحلة البحرية قبل أن تصل السفينة ميناء التفريغ تقوّم البضاعة طبقا للفقرة الأولى من القاعدة رقم ١٦ من قواعد يورك وانفرس بحسب سعر السوق فى مكان انتهاء المخاطرة ، وقد لا يكون هناك سوق فى هذا المكان مما يتعذر معه تقويم البضاعة ، ومن ثم يؤخذ فى الاعتبار أحيانا سعر السوق فى ميناء تفريغها بعد خصم أجرة النقل عن المسافة التى لم تتم من الرحلة ما لم تكن أجرة النقل مستحقة رغم عدم اكمال الرحلة[3].

٢٩٩ – ولما كانت القاعدة رقم ١٦ من قواعد يورك وانفرس تجعل من سعر السوق فى آخر يوم من أيام التفريغ أساسا لتقدير قيمة البضاعة الهالكة أو التى لحقها تلف من جراء تضحية فى سبيل السلامة العامة فقد أثار تحديد المقصود بميناء التفريغ تساؤلا حين تتعدد الموانئ التى تفرغ فيها الشحنة وحين يتعدد أصحاب الشحنات[4] . فاذا كانت الحمولة بأكملها مملوكة لشخص واحد وكان له حق

(١) وقد جرى العمل على أنه فى حالة قيام الشاحن باستبدال بضائع أخرى بالبضائع التى تمت التضحية بها فى ميناء القيام فتقدر الخسارة التى تلحقه بالقيمة الفعلية لاستبدال البضائع ، لاوندز وورودلف رقم ٣٨٣

(٢) لاوندز وورودلف رقم ٣٨٤ ، على جمال الدين رقم ٧٤٥

(٣) لاوندز وورودلف رقم ٧٦٥

(٤) لا يثور هذا التساؤل اذا كانت الحمولة كلها مرسلة الى ميناء واحد يجرى تفريغها فيه ولو كانت مكونة من عدة شحنات اذ تقوم الخسارة حينئذ على أساس سعر السوق فى آخر يوم من أيام تفريغ حمولة السفينة بأكملها ، وليس على أساس آخر يوم من أيام تفريغ كل شحنة على حدة .

طلب تفريغها فى ميناءين ، قد يقال استنادا الى ظاهر عبارة القاعدة رقم ١٦ أن العبرة بقيمة البضاعة عند انتهاء تفريغ الشحنة فى الميناء الثاني ، ولكن الأقرب الى المنطق اعتبار كل ميناء من الميناءين ميناء تفريغ بالنسبة للبضاعة التى تفرغ فيه ، وعلى ذلك عند تقدير الخسارة المشتركة المترتبة على التضحية ينظر الى كل قسم من الشحنة على حدة وتقوّم الخسارة بالنسبة له على أساس سعر السوق فى آخر يوم من أيام التفريغ فى الميناء الذى يفرغ فيه . وحين يتعدد أصحاب الشحنات وتتعدد فى نفس الوقت الموانئ التى تفرغ فى كل منها إحدى الشحنات يبدو الأمر أكثر صعوبة ، خاصة وأن القاعدة G من قواعد يورك وانفرس تقضى بأن التسوية تتم على أساس القيمة فى زمان ومكان انتهاء المخاطرة ، سواء بالنسبة لتقدير الخسارة المشتركة أم قيمة المجموعة المدينة التى تسهم فى الخسارة المشتركة[١] ، ووجه الصعوبة أن هذه القاعدة تقضى بتسوية الخسارة على أساس قيمة كل من المجموعتين الدائنة والمدينة فى زمان واحد ، ومكان واحد ، هما زمان ومكان انتهاء المخاطرة البحرية ، الأمر الذى يصعب معه تعدد الأسس التى تقدر عليها الخسارة المشتركة اذا تعددت موانئ التفريغ . ولما كانت الأولوية فى القواعد التى تنطبق على تسوية الخسارة المشتركة للأحكام التى تضمنتها قواعد يورك وانفرس المرقومة بالأعداد ، ولا تنطبق القواعد العامة المرقومة بالأحرف الا فى حالة عدم ورود حكم للتسوية فى القواعد المرقومة بالأعداد ، وعلى ذلك نصت قاعدة التفسير[٢] Rule of interpretation فإن حكم القاعدة G لا يحول فى نظرنا دون تفسير المقصود بميناء التفريغ عند تعدد موانئ التفريغ بتعدد الشحنات المرسلة لتلك الموانئ فى خصوص القاعدة رقم ١٦ من قواعد يورك وانفرس تفسيرا يتفق مع القواعد العامة ، وعلى ذلك لو أن حمولة سفينة كانت مكونة من شحنتين إحداهما مرسلة الى الميناء (ا) والأخرى الى الميناء (ب) وهو ميناء انتهاء الرحلة ، فان القواعد العامة لتحقق الخسارة المشتركة تقضى بأنها الخسارة التى تقع من أجل السلامة العامة لحماية المصالح التى تتعرض معاً لمخاطرة بحرية مشتركة[٣] . والمخاطرة البحرية المشتركة

(١) راجع ما سبق رقم ٢٤٨ وما بعده .

(٢) راجع ما سبق رقم ١٨

(٣) the preperty involved in a common adventure القاعدة A من قواعد يورك وانفرس .

تنتهى بالنسبة للحمولة كلها فى الميناء (ا) الذى تفرغ فيه الشحنة المرسلة اليه ، ثم تبدأ مخاطرة بحرية أخرى مشتركة تنتهى فى الميناء (ب) وعلى ذلك لو أن التضحية فى سبيل السلامة العامة نشأت عنها خسارة لحقت إحدى الشحنتين فان خسارة مالكها تقدر بحسب سعر بضاعته فى السوق فى الميناء الذى تفرغ فيه شحنته ، ولا يجوز القول بأن تقدير الخسارة يجب أن يتم بحسب سعر السوق فى الميناء (ب) حتى بالنسبة للبضاعة المرسلة للميناء (ا) باعتبار أن الميناء (ب) هو مكان انتهاء الرحلة البحرية ، ذلك أن هذا القول يؤدى الى حساب الخسارة على أساس قيمة البضاعة لو أنها وصلت سليمة الى الميناء (ا) وقيمتها تالفة فى الميناء (ب) حسب سعر بيعها فيه ، وهذا أمر غير منطقى ولا عملى فى نفس الوقت . ولذا فنحن نؤيد ما جرى عليه العمل من اعتبار سعر السوق فى آخر يوم من أيام التفريغ أساسا لتقدير الخسارة التى تلحق صاحب البضاعة وذلك فى ميناء تفريغ كل شحنة من الشحنات على حدة[1] .

٣٠٠ – ونرى أن هذا هو التفسير الصحيح للقاعدة رقم ١٦ من قواعد يورك وانفرس طالما أنها لم تواجه الفرض الذى تتعدد فيه الشحنات مع تعدد الموانئ التى تفرغ فيها . والاعتراض الوحيد الذى يمكن توجيهه الى هذا التفسير هو أنه بالنظر الى الشحنة المرسلة الى الميناء (ب) فى المثال السابق يمكن القول بأن المخاطرة البحرية قد انتهت قبل ميناء تفريغها بتوقف السفينة فى الميناء (ا) ومن ثم تقوم الخسارة التى تلحق البضاعة المرسلة للميناء (ب) بحسب سعر السوق فى الميناء (ا) باعتباره المكان الذى انتهت فيه المخاطرة البحرية ، وهذا القول لا سند له الا بالنسبة للمصالح التى كانت مشاركة فى المخاطرة البحرية عند وصول السفينة الى ذلك الميناء ، وهذا يصدق على الشحنة المرسلة الى الميناء (ا) ولا ينطبق على على الشحنة المرسلة الى الميناء (ب) فهى تشارك فى مخاطرة بحرية جديدة تنتهى فى ذلك الميناء ، يضاف الى ما تقدم أن القاعدة رقم ١٦ سالفة الذكر تقضى بأن

---

(1) "... the practice is to take the market values on the last day of the discharge of the vessel at the port to which the cargo concerned is consigned."

لاوندز وورودلف رقم ٧٦٧

تقدر قيمة الخسارة التى تلحق أصحاب البضائع نتيجة التضحية بحسب سعر السوق فى آخر يوم من أيام التفريغ أو عند انتهاء المخاطرة اذا إنتهت فى مكان آخر غير الميناء الذى تكون البضاعة مرسلة إليه ، وتوقف السفينة فى الميناء (ا) لإفراغ الشحنة المرسلة الى هذا الميناء لا يعتبر انتهاء للمخاطرة البحرية بالنظر إلى الشحنة المرسلة للميناء (ب) ، ويمكن القول أن المخاطرة انتهت فى الميناء (ا) بالنسبة لجميع الحمولة لو أن اتحاد المصالح المشاركة فى الرحلة انتهى فى الميناء (ا) كما لو أدت التضحية الى هلاك الحمولة بأكملها .

وإذا انتهت المخاطرة البحرية قبل جهة الوصول الأصلية بالنسبة لجزء من الشحنة وكان مكان انتهائها هو فى نفس الوقت مكان الوصول بالنسبة للجزء الآخر فالعبرة فى تقدير الخسارة المشتركة التى تنجم عن التضحية تكون بسعر السوق فى آخر يوم من أيام التفريغ وذلك بالنسبة لجميع الحمولة[1] .

٣٠١ – وتقضى الفقرة الثانية من القاعدة رقم ١٦ من قواعد يورك وانفرس بأنه فى حالة بيع البضاعة التى تتلف نتيجة التضحية ولا يتم الاتفاق على قيمة الخسارة التى تلحق صاحبها فان قيمة خسارته ، التى يدخل بها فى المجموعة الدائنة ، هى مقدار الفرق بين صافى ثمن البيع وبين القيمة الصافية للبضائع لو أنها وصلت سليمة وذلك فى آخر يوم من أيام التفريغ السفينة أو فى مكان انتهاء المخاطرة لو أنها أنتهت فى مكان آخر غير مكان الوصول الأصلى[2] .

٣٠٢ – وبخصوص المقصود بتحديد ميناء التفريغ وما يثيره من صعوبات حين تتعدد الشحنات وموانئ تفريغها ، والفرض الذى تنتهى فيه المخاطرة البحرية قبل مكان الوصول الأصلى فيسرى على حكم هذه الفقرة الثانية من القاعدة رقم ١٦ ما أوضحناه بشأن هذه المسائل فى خصوص الفقرة الأولى .

---

(١) لاوندز وورودلف رقم ٧٦٦ وما بعده

(٢) "Where the goods so damaged are sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value at the last day of discharge of the vessel or at the termination of the adventure where this ends at a place other than the original destination"

وقد انحاز واضعو قواعد يورك وانفرس فى صياغتهم للفقرة الثانية لقاعدة التسوية بالفرق règlementr par difference وعدلوا بذلك عن طريقة التسوية بالحصة أو بالنسبة التى كانت مقررة فى قواعد عام ١٩٢٤ ، فقد نصت على أن الخسارة التى تلحق صاحب البضاعة التى تتلف نتيجة التضحية تقدر بالفرق بين الحصيلة الصافية لبيع البضاعة التالفة وبين قيمتها الصافية لو أنها وصلت سليمة دون تلف ، وذلك بحسب سعر السوق فى آخر يوم من أيام التفريغ أو فى مكان انتهاء المخاطرة حين تنتهى قبل ميناء الوصول الأصلى . وصافى حصيلة بيع البضاعة التالفة هو المبلغ الذى تباع به مخصوما منه نفقات إعداد البضاعة للبيع كمصروفات الفرز sorting وإعادة التغليف والنقل وعمولة البيع ، والقيمة الصافية للبضائع لو أنها وصلت سليمة تتمثل فى الفرق بين الثمن الاجمالى لبيعها بعد استنزال النفقات التى كان مالكها سيتحملها فى سبيل الحصول على هذا الثمن الاجمالى ، كرسوم الاستيراد التى تقدر بحسب القيمة ad valerom ونفقات التفريغ لو كان هو الذى يتحملها طبقا لعقد النقل البحرى ، ومصاريف حمل البضائع .

٣٠٣ – وقد نصت المادة ٢٧١ من مشروع القانون البحرى المصرى على حكم مماثل للقاعدة ١٦ من قواعد يورك وانفرس ، فهى تقضى بأن تدرج فى المجموعة الدائنة النفقات والأضرار التى تعد من الخسارات المشتركة ، وبأن الضرر الذى يصيب البضائع يحدد فى حالة الهلاك الكلى على أساس قيمتها وفى حالة التلف يحدد الضرر بالفرق بين قيمتها سليمة وتالفة فى آخر يوم لتفريغ السفينة فى الميناء المعين أصلا لوصولها أو فى يوم انتهاء الرحلة البحرية اذا انتهت فى ميناء غير المذكور، واذا بيعت البضائع التالفة حدد الضرر الذى يدخل فى الخسارات المشتركة على أساس الفرق بين الثمن الصافى الناتج عن البيع وقيمة البضائع وهى سليمة فى آخر يوم لتفريغ السفينة فى الميناء المعين أصلا لوصولها أو فى يوم انتهاء الرحلة البحرية اذا انتهت فى غير الميناء المذكور[1].

ووفقا لصياغة القاعدة رقم ١٦ بعد تعديلها عام ١٩٧٤ تقدر قيمة البضاعة

---

(١) أخذ القانون البحرى الليبى بطريق التسوية بالفرق، محمود سمير الشرقاوى رقم ٥٢٩ ، وكذلك القانون البحرى اللبنانى – مصطفى كمال طه رقم ٤٨٠ .

التى تدخل فى المجموعة الدائنة طبقا لقيمتها وقت التفريغ بحسب ما يرد فى الفاتورة التجارية commercial invoice التى تعطى لمستلم تلك البضاعة ، وهذا الأساس للتقدير أيسر من الاعتماد على قيمة البضاعة بحسب سعر السوق ، خاصة وأن البضاعة تشحن فى الغالب بمقتضى مستندات من بينها فاتورة تجارية بقيمتها ، ومن ثم فالاعتماد على هذه القيمة يسهل مهمة مصفى الخسارات المشتركة ، الذين واجهوا صعوبات كثيرة فى إجراء التسوية على أساس قيمة البضاعة بحسب سعر السوق ، بل كان يصعب على الشاحنين والمرسل اليهم تقديم مستندات لإثبات هذا السعر[1] . وقد استحدث فى القاعدة الجديدة حكم يقضى بأن قيمة البضاعة وقت التفريغ يتضمن نفقات التأمين عليها وأجرة نقلها ، الا اذا تحمل مخاطر فقد الأجرة أى من أصحاب المصالح غير صاحب الحق فى البضاعة ، كما لو تم النقل بشرط استحقاق الناقل أجرة نقل البضائع فى حالة وصولها سالمة الى المرسل اليه ، فحينئذ يتحمل الناقل تبعة ضياع أجرة النقل ولا يتحمل صاحب البضاعة مخاطر ضياع هذه الأجرة ، ومن ثم لا تدخل الأجرة ضمن قيمة البضاعة . وتقتضى الفقرة الثانية من القاعدة رقم ١٦ المعدّلة عام ١٩٧٤ بأنه اذا تلفت الشحنة وبيعت ولم يتفق على تقدير الخسارة المترتبة على التلف ، فان قيمتها التى تدخل فى المجموعة الدائنة هى الفرق بين صافى حصيلة البيع وقيمتها سالمة مقدرة وفقا للفقرة الأولى[2] .

---

(١) مقال Mr. J.M.B. Lloyd عن التعديلات التى أدخلت على قواعد يورك وانفرس عام ١٩٧٤ ص ٩

(٢) Rule 16 (1974)

The amount to be made good as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby based on the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

When cargo so damaged is sold and the amount of damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

٣٠٤ – واستثناء من أحكام تسوية الخسارات المشتركة ، نصت القاعدة رقم ١٩ من قواعد يورك وانفرس على أن الهلاك أو التلف الذى يلحق البضاعة التى تشحن بغير علم المجهز أو وكيله ، وكذلك البضائع التى توصف عند الشحن وصفا خاطئاً عمداً لا تعد قيمتها خسارة مشتركة اذا وقعت التضحية بها فى سبيل السلامة العامة ، ولكنها تلتزم بالمساهمة فى الخسارة المشتركة اذا نجت من الخطر ، وفى حالة هلاك أو تلف بضاعة تقوّم عمداً عند الشحن تقويما خاطئا بأقل من قيمتها الحقيقية فان تقدير قيمة الخسارة المترتبة على التضحية يتم على أساس القيمة الأقل المعلنة وقت الشحن ، أى يدخل مالكها بهذه القيمة فى المجموعة الدائنة ، ولكنه يساهم فى الخسارة المشتركة على أساس القيمة الفعلية لبضاعته ، أى يدخل بتلك القيمة فى المجموعة المدينة ، ولم تدخل على حكم هذه القاعدة أية تعديلات عند مراجعة صياغة القواعد عام ١٩٧٤ .

٣٠٥ – وقد فرقت القاعدة بين حالتين ، أولاهما شحن البضاعة خفية عن المجهز أو وكيله ، وهو الربان عادة ، وكذلك عندما يذكر جنس البضاعة أو نوعها أى توصف وصفا خاطئاً عن طريق العمد فى عقد نقلها ، وحينئذ لو تمت التضحية بالبضاعة فى الصورتين السابقتين لا يعوَّض صاحبها عن الخسارة التى تلحقة نتيجة التضحية عن طريق مساهمة باقى أصحاب المصالح المشاركة فى الرحلة فى تلك الخسارة ، بينما يلتزم بالمساهمة فى الخسارة المشتركة التى تلحق أيا منهم[1] ، وقد جرى عرف بذلك جزاء على إخفاء البضاعة فى السفينة ونقلها بغير علم مجهزها[2] ، ومن ثم لا تظهر ضمن باقى البضائع فى قائمة الشحنة ship's manifest ، وجزاء على الإدلاء بأوصاف غير حقيقية عن البضائع حين

---

(١) Rule 19-Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

(٢) تضمنت هذا الحكم المادة ١٢ من أمر البحرية الذى صدر فى فرنسا عام ١٦٨١ وانتقل منه الى المادة ٤٢٠ من المجموعة التجارية الفرنسية والمادة ٢٥٥ بحرى مصرى ، ويعلل ريبير هذا الحكم بأن تلك البضائع الخفية cargaison clandestine لا تدخل ضمن اتحاد المصالح الذى يجب أن يتكون برضاء جميع أصحاب المصالح فيه ج ٣ رقم ٢٢٤٠ ، وانظر هارل كورت – الملزمة ٤ رقم ٨١ ، لكلير ص ١٢٣ ، ويرنر رقم ٦٣٩

شحنها[١] ، كما لو وُصفت آنية من معدن غال بأنها مصنوعة من الصفيح حتى يدفع عنها الشاحن أجرة نقل قليلة لا تتناسب مع قيمتها ، فعندئذ لا يولى المجهز هذه الشحنة العناية اللازمة وقد يضحى بها فى سبيل السلامة العامة غير مقدّر قيمتها . والحالة الثانية التى عرضت لها الفقرة الثانية من القاعدة رقم ١٩ من قواعد يورك وانفرس هى ذكر قيمة البضائع فى عقد نقلها بأقل من قيمتها الحقيقية[٢] ، وجزاء ذلك أن صاحبها يعوَّض عن الخسارة التى تلحقه نتيجة التضحية بحسب القيمة التى أدلى بها فى عقد النقل ، وبهذه القيمة يدخل فى المجموعة الدائنة ، أما حين يساهم فى الخسارة المشتركة فتحسب قيمة البضاعة الحقيقية لا التى أعلن عنها فى عقد النقل ، وبهذه القيمة يدخل فى المجموعة المدينة[٣] .

المبحث الثانى
المجموعة المدينة

٣٠٦ – تتكون المجموعة المدينة من القيم التى تمثل مصالح المشاركين فى المخاطرة والتى تفيد من التضحية التى تقع فى سبيل السلامة العامة ، ومن ثم تضم المجموعة المدينة العناصر التى يتكون منها اتحاد المصالح[٤] عند القيام بالتضحية ، وتلتزم هذه المصالح بالمساهمة فى الخسارة المشتركة La masse débitrice . وتقضى العدالة فى توزيع الخسارة المشتركة بألا تفيد المجموعة الدائنة على حساب المجموعة المدينة ومن ثم يتعين أن يسهم أصحاب المصالح الذين لحقتهم الخسارة فى تحمل

---

(١) تضمن نفس الحكم القانون البحرى المصرى فى المادة ٢٥٣ والمادة ٤١٨ من المجموعة التجارية الفرنسية ، انظر ريبير ج ٣ رقم ٢٣١٢ ، شوفو رقم ٥٦٥

(٢) جمعت المادتان ٢٥٣ ، بحرى مصرى و٤١٨ من المجموعة التجارية الفرنسية حكم هذه الحالة مع حالة الادلاء بأوصاف غير صحيحة عن البضائع ، والتى تنص على حكمها فى الفقرة الأولى سالفة الذكر من قواعد يورك وانفرس .

(٣) تقرر أغلب التشريعات هذا الحكم ، انظر مصطفى طه – الوجيز رقم ٥٥٦ والقانون البحرى اللبنانى رقم ٤٨١ ، على يونس رقم ٥٩١ ، على جمال الدين رقم ٧٤٥ ، سمير الشرقاوى – القانون البحرى الليبى ص ٥٩٩ هامش ، وانظر فى حكم القاعدة رقم ١٩ لاوندز ورودلف رقم ٨٠٨ و٨٠٩ ، هارل كورت – الملزمة ٨ رقم ٤١ ، لكلير ص ١٢٣ و ١٢٤

(٤) union d'intérêts

نصيبهم من الخسارة المشتركة[1] ، أى يدخلون في المجموعة المدينة بقيمة مصالحهم التى تمت التضحية بها ، وقد استقر هذا المبدأ الذى وضعه مصفو الخسارات البحرية المشتركة حتى لا يكون أصحاب المصالح التى تمت التضحية بها فى مركز الذين يلتزمون بالمساهمة فى الخسارة المشتركة ، وينطبق هذا المبدأ على كل العناصر التى تلحقها التضحية .

٣٠٧ - والمصالح التى تساهم فى الخسارة المشتركة[2] contributory values تتكون أساساً من السفينة والبضائع والأجرة والأموال التى تمت التضحية بها ، ويتوقف تحديد المصالح التى تتحمل عن طريق المساهمة عبء الخسارة المشتركة وقدر كل منها على تعيين أصحاب المصالح التى أفادت من التضحية ومدى الفائدة التى عادت على كل منهم نتيجة إنقاذ الرحلة البحرية عن طريق التضحية ، وهو نفس المبدأ الذى يقوم عليه تقويم الخسارة المشتركة اذ تقدر بالخسارة الحقيقية التى تلحق أصحاب المصالح فى الأموال التى تم التضحية بها ، سواء أكانت خسارة مادية أم من الخسارات المصروفات .

ومركز كل من المجهز ومالك البضائع باعتبار الأول صاحب المصلحة فى السفينة والثانى صاحب المصلحة فى الشحنة مركز محدد وواضح ، أما الأجرة فان تحديد صاحب المصلحة فيها يثير بعض التساؤل ، وقد يبدو لأول وهلة أنه ليس ثمة مبرر لفصل الأجرة عن مصلحة مالك السفينة لأنه هو الذى يحصل على الأجرة ، ولكن قد يكون صاحب الحق فى الأجرة هو مستأجر السفينة[3] وليس مالكها ، وحتى فى الفرض الذى يتحد فيه صاحب المصلحة فى السفينة وفى الأجرة يتعين الفصل بين هاتين المصلحتين عند تكوين المجموعة المدينة ، إذ هناك فرق بين المصالح التى تسهم فى الخسارة المشتركة التى تنشأ عن التضحية بجزء

---

(١) "The amount made good in respect of property sacrificed is brought in as contributing rateably with the property preserved, so that the former pays the same proportion of general average as the latter"

لاوندز ورودلف رقم ٤٠٢ وانظر لورد شورلى وجايلز ص ٢١٠

(٢) وتسمى أيضا contributing interests

(٣) كما لو استأجرها غير مجهزة bare-boat أو بمقتضى مشارطة ايجار زمنية time-charter

من السفينة أو مهماتها ، وبين المصالح التى تسهم فى الخسارة التى تنشأ عن فقد أجرة البضائع نتيجة التضحية بها عن طريق القائها فى البحر فى سبيل السلامة العامة ، فالأولى تساهم فيها من حيث المبدأ الأجزاء السليمة والمضحاة من السفينة وكذلك الأجرة والبضائع ، أما الثانية فتساهم فيها البضائع التى نجت نتيجة التضحية ، ولذلك يجب غض النظر عن الأشخاص الذين يقع عليهم عبء المساهمة فى الخسارة المشتركة وأن يؤخذ فى الاعتبار كل من السفينة والأجرة والبضائع باعتبار أن كلا منها تمثل مصلحة مستقلة ضمن المصالح المشاركة فى المخاطرة البحرية[1] .

٣٠٨ – وقد تضمنت القاعدة رقم ١٧ من قواعد يورك وانفرس كيفية تحديد قيمة المصالح التى تساهم فى الخسارة المشتركة ، فقد نصت على أن المساهمة فى الخسارة المشتركة تتم على أساس القيمة الصافية الفعلية للمصالح فى نهاية المخاطرة البحرية ، مضافاً اليها المبالغ التى تعتبر تعويضا عن الخسارة المشتركة التى تلحق الأموال نتيجة التضحية[2] ، على أن يخصم من أجرة السفينة وأجرة نقل المسافرين التى تكون معرضة للخطر النفقات وأجور البحارة التى لم تكن ستصرف من أجل الحصول على الأجرة وما كانت ستعتبر خسارة مشتركة لو أن السفينة والشحنة هلكت هلاكا كليا عند وقوع التضحية فى سبيل السلامة العامة ، كما تخصم كذلك من قيمة المصالح النفقات المتصلة بها واللاحقة للحادث الذى تترتب عليه التضحية فيما عدا النفقات التى تعتبر خسارة مشتركة ولا تساهم فى الخسارة المشتركة حقائب المسافرين وأمتعتهم الشخصية التى لا تشحن بمقتضى سند شحن .

وسنعرض تفصيلاً لأحكام هذه القاعدة فيما يختص بكل من السفينة والبضائع فى الفرع الأول لأن أحكام تقدير قيمتهما متماثلة فى حكم القاعدة رقم ١٧ سالفة الذكر ، وفى الفرع الثانى نعرض للأجرة . ومن المقرر أن الأشخاص الذين تنقذ أرواحهم نتيجة التضحية لا يلتزمون بالمشاركة فى الخسارة التى تترتب على التضحية

(١) لورد شورلى وجايلز ص ٢٠٨ و٢٠٩ وانظر بارتل ص ١٨٠ ، وستيفنس وبورى ص ٣٥٧

(٢) أي المبالغ التى يدخل بها أصحاب المصالح فى المجموعة الدائنة نتيجة الخسارة التى تلحقهم وتكون مترتبة على تضحية فى سبيل السلامة العامة .

ذلك أن الأرواح البشرية لا تقدر بمال ولا يقبل أن تدخل فى حساب مجموعة الأموال المدينة [1] ، وليس صحيحا فى نظرنا ما قيل من أن بحارة السفينة لا يسهمون فى الخسارة المشتركة على افتراض أنهم قاموا بجهودهم الشخصية فى سبيل المحافظة على السفينة [2] .

الفرع الأول – السفينة والبضائع

٣٠٩ – تضمنت القاعدة رقم ١٧ من قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ أحكام تقدير المصالح التى تتكون منها عناصر المجموعة المدينة الملتزمة بالمساهمة فى الخسارة المشتركة [3] وهى تقضى بأن المساهمة تكون على أساس القيمة الصافية الفعلية [4] عند انتهاء المخاطرة البحرية ، ومن ثم فالمصلحة التى تمثلها السفينة باعتبارها إحدى عناصر المخاطرة تدخل فى المجموعة المدينة تقدر على هذا الأساس . وإذا انتهت الرحلة البحرية فى ميناء الوصول تكون العبرة بالقيمة الصافية الفعلية فى هذا الميناء ، وإذا انتهت المخاطرة قبل أن تبلغ السفينة ميناء الوصول فالعبرة بقيمتها الصافية الفعلية فى المكان الذى تنتهى فيه المخاطرة بانتهاء اتحاد المصالح المشاركة فى الرحلة [5] .

(١) لورد شورلى و جايلز ص ٢٠٩ ؛ على جمال الدين رقم ٧٥٦ ، وانظر ريبير ج ٣ رقم ٢٢٣٦

(٢) لاوندز وردولف رقم ٤٣٦

(٣) Rule 17-"The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure, to which values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, ..."

(٤) actual net values وقد أضيفت كلمة net الى صياغة القاعدة عام ١٩٢٤ التى ظلت على ما كانت عليه منذ عام ١٨٩٠ ، وفسرت كلمة actual بأن المقصود بها استبعاد حقوق صاحب المصلحة الملزم بالمساهمة فى الرجوع على الغير الذين ليسوا أطرافا فى المخاطرة البحرية .

(٥) لاوندز وردولف رقم ٣٣٣ و ٣٣٥ و ٤١٢ ، ريبير ج ٣ رقم ٢٣٢٣ و ٢٣٢٤ وقد ثار البحث فى النظام الانجليزى حول خصم نفقات اصلاح تلف السفينة الذى يحدث بعد انفاق خسارات مصروفات تتوفر لها وصف الخسارة المشتركة وقبل انتهاء المخاطرة ، وكان الاتجاه الغالب خصم نفقات الاصلاح بينما رأى البعض عدم خصمها من قيمة السفينة ، وهذا الاختلاف فى الرأى مرده فى الواقع اختلاف الرأى حول ما اذا كانت قيمة السفينة تقدر وقت انتهاء المخاطرة أو حين إنفاق الخسارات المشتركة المصروفات ، وقد قطعت قواعد يورك وانفرس فى هذا الخلاف بأن قضت بأن القيمة التى تسهم فى الخسارة المشتركة هى قيمة المصالح المشاركة فى المخاطرة وقت انتهائها ، انظر لاوندز وردولف رقم ٤١٤ ، على جمال الدين رقم ٧٥٨ .

وتتمثل مصلحة مالك السفينة فى السفينة ذاتها ، وفى توابعها وملحقاتها الضرورية لاستغلالها ووقود السفينة ومعداتها طالما أن هذه الأشياء مملوكة للمجهز أو كان يتحمل مخاطر فقدها ومن ثم تدخل قيمتها الصافية الفعلية فى المجموعة المدينة ، وقد تكون بعض أجهزة السفينة غير مملوكة للمجهز كالأجهزة ذات الطبيعة الخاصة ، مثال ذلك أجهزة الصيد الأوتوماتيكية وأجهزة اللاسلكى التى قد يستأجرها المجهز لاستعمالها خلال رحلة بحرية ، وتطبيقا للقاعدة العامة فى المساهمة فى الخسارة المشتركة يساهم مالك هذه الأجهزة فى الخسارة المشتركة بحسب قيمتها الصافية الفعلية ، ومع ذلك جرى العمل على أن هذه الأجهزة لا تقدر لها عند التسوية قيمة مستقلة وإنما تدخل ضمن المصالح التى تمثلها السفينة كوحدة واحدة أيا كان الاتفاق بشأنها بين مالك تلك الأجهزة وبين المجهز[1] .

٣١٠ – وقد تحمل السفينة مهمات وذخائر بقصد الدفاع عنها ، خاصة فى وقت الحرب ، وتعد ضمن الأموال المشاركة فى المخاطرة البحرية ومن ثم تخضع فى الأصل لقاعدة المساهمة فى الخسارات المشتركة ، ولكنها فى الغالب تخرج من نطاق تسوية هذه الخسارات لأنها تكون مملوكة للدولة ولا تخضع لقواعد يورك وانفرس بشأن التسوية وتستثنى بشرط خاص من أحكام المساهمة فى الخسارة المشتركة ، ويقترب من ذلك ما تقضى بها المادة ٢٥٤ من القانون البحرى المصرى من أن المهمات الحربية المعدة للدفاع عن السفينة لا تسهم فى الخسارة المشتركة رغم نجاتها بسبب التضحية ، ولكنها تدخل فى المجموعة الدائنة اذا ضحى بها فى سبيل السلامة العامة ،وعلة ذلك أن هذه المهمات بطبيعتها معدة لاستعمالها فى سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية ، ولذلك لو أنها كانت منقولة كجزء من شحنة السفينة فإنها تسهم فى الخسارات المشتركة لانتفاء الحكمة من إعفائها من تلك المساهمة[2] .

٣١١ – واذا كانت السفينة تحمل شحنة واحدة يملكها شخص واحد مرسلة الى ميناء معين فان المخاطرة البحرية تنتهى بالنسبة للسفينة أو البضائع فى هذا

(١) لاوندز ورودلف رقم ٧٧٩ و٧٨١

(٢) مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٦١ . على يونس رقم ٥٩٤ ، على جمال الدين رقم ٧٦٢ ، وانظر لاوندز ورودلف رقم ٧٨٢

الميناء والعبرة بقيمتها الفعلية الصافية فيه عند وصولها ، واذا تعددت الشحنات وكانت مملوكة لشخص واحد ومرسلة الى موانئ متعددة فالعبرة بالقيمة الفعلية الصافية للسفينة في الميناء الأخير ، وكذلك الحال لو تعدد الشاحنون فالعبرة بقيمة السفينة فى آخر ميناء تكون أى من الشحنات الموجودة فى السفينة مرسلة إليه وقت وقوع التضحية[1] .

٣١٢ – وتقضى المادتان ٢٣٧ و ٢٥١ من القانون البحرى المصرى بأن المجهز لا يُدخل فى المجموعة المدينة بكامل قيمة السفينة والأجرة ، وإنما بنصف قيمة كل منهما ، واذا كان الحكم بالنسبة للأجرة يبرره أن نصف الأجرة الاجمالية يخصم مقابل المصروفات العادية للرحلة والتى ينفقها المجهز فى سبيل الحصول على الأجرة ، فإنه ليس ثمة ما يبرر هذا الحكم بالنسبة للسفينة الا اذا بنى على أن السفينة عند الوصول تكون قيمتها مساوية لنصف القيمة عند القيام ، وهو أمر غير منطقى اذ مؤداه أن السفينة تفقد قيمتها تماما بعد رحلتين اثنتين فقط ، ولذلك ليس ثمة تبرير لهذا الحكم سوى أن المشرع راعى مصلحة المجهزين وحاباهم على حساب أصحاب البضائع ، ولعل الهدف من ذلك تشجيع الاستغلال البحرى ، ولم تقر أغلب التشريعات البحرية حكم القانون المصرى ومثيله القانون الفرنسى[2] ، وإنما أخذت بما جرى عليه العمل فى الدول الانجلوسكسونية وهو حساب قيمة السفينة على أساس كامل قيمتها ، وفى نفس الاتجاه سار واضعو

---

(١) لاوندز وورودلف رقم ٧٩٣ .

(٢) المادتان ٤٠١ و٤١٧ من المجموعة التجارية الفرنسية ، وقد استمد هذا الحكم من أمر عام ١٦٨١ مع بعض الاختلاف ، انظر فى المصدر التاريخى لهذا الحكم ريبير ج ٣ رقم ٢٣٢١ ، وانظر فى الفقه المصرى مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٢٦٣ ، على يونس رقم ٥٩٥ ، على جمال الدين ٧٥٧ ، على البارودى رقم ٢٦٩ ، سمير الشرقاوى رقم ٦٠٤ وقد ألغيت المادتان ٤٠١ و٤١٧ من المجموعة التجارية بمقتضى القانون رقم ٦٧–٥٤٥ الصادر فى ٧ يوليو عام ١٩٦٧ فى شأن الحوادث البحرية événements de mer والذى نظم التصادم والمساعدة والخسارات البحرية ، إذ تقضى المادة ٣٠ منه بأن السفينة تساهم فى الخسارات المشتركة مقدرة بحسب قيمتها فى ميناء انتهاء الرسالة ، ويضاف الى هذه القيمة عند الاقتضاء قيمة التضحيات التى تحملتها :

Art. 30-Le navire contribue en proportion de sa valeur au port òu s'achève l'expedition, angumentée s'il y a lieu du montat des sacrifices qu'il a subi.

قواعد يورك وانفرس منذ عام ١٨٩٠ ، اذ مقتضى القاعدة رقم ١٧ أن تساهم السفينة فى الخسارة المشتركة على أساس كامل قيمتها الفعلية الصافية فى ميناء الوصول اذا انتهت فيه المخاطرة البحرية ، أو فى مكان انتهاء المخاطرة لو انتهت قبل أن تبلغ هذا الميناء .

٣١٣ – وقد سار مشروع القانون البحرى المصرى فى اتجاه القاعدة رقم ١٧ من قواعد يورك وانفرس فنصت الفقرة الأولى من المادة ٢٧٣ على أن تدرج فى المجموعة المدينة القيمة الصافية الفعلية لجميع الأموال المشتركة في الرحلة البحرية عند نهاية الرحلة مضافا اليها قيمة الأموال التى تعتبر من الخسارات البحرية ، والمقصود بذلك الخسارات البحرية المشتركة . وقد نص القانون البحرى اللبنانى فى المادة ٢٧٦ على أن يحسب فى عداد المجموعة المدينة السفينة بقيمتها الحقيقية الصافية فى مرفأ استقرارها بعد حسم النفقات[١] ، ويماثله فى الحكم نص المادة ٢٧٩ من القانون البحرى الليبي[٢]، والقانون الفرنسى رقم ٥٧٥ الصادر فى ٦ يوليو عام ١٩٦٧ فى شأن الحوادث البحرية .

٣١٤ – وقد نصت القاعدة رقم ١٧ من قواعد يورك وانفرس على أن تضاف الى القيمة الحقيقية الصافية للمصالح فى نهاية الرحلة المبالغ التى تعتبر تعويضا عن خسارات مشتركة تلحق هذه المصالح نتيجة التضحية فى سبيل السلامة العامة[٣]، أى اذا كانت التضحية قد تناولت جزءا من السفينة أو مهماتها فان قيمة الخسارة المشتركة التى يعوض عنها المجهز ويدخل بها فى المجموعة الدائنة تضاف الى قيمة السفينة الصافية الحقيقية التى يدخل بها فى المجموعة المدينة ، وهذا الحكم تطبيق للقاعدة التى تقضى بأن صاحب المصلحة لا يفيد نتيجة التضحية ومن ثم تسهم الأشياء التى تمت التضحية بها فى الخسارة المشتركة وذلك عن طريق إدراج قيمتها فى المجموعة المدينة[٤] ، والا كان صاحبها فى مركز أفضل من مركز من لم

---

(١) مصطفى كمال طه – القانون البحرى اللبنانى رقم ٤٨٣

(٢) سمير الشرقاوى – القانون البحرى الليبى رقم ٥٣٠

(٣) "... to which loss should be added the amount made good as general average for property sacrificed."

(٤) راجع ما سبق رقم ٣٠٦ ، وانظر على جمال الدين رقم ٧٥٨ ، لكلير ص ١٢٢

تقع التضحية بماله ، وعلى ذلك اذا تمت التضحية بجزء من السفينة أو أدت التضحية الى هلاك السفينة هلاكا كليا فان المبلغ الذى يعتبر خسارة مشتركة ويمثل قيمة الجزء الذى وقعت به التضحية أو قيمة السفينة كلها والذى يعد تعويضا عن الخسارة التى لحقت المجهز يدرج فى المجموعة المدينة ، فان كان تعويضا عن جزء منها أو مهماتها يضاف الى قيمة السفينة الصافية الفعلية فى مكان انتهاء المخاطرة البحرية ، وان كان تعويضا عن السفينة كلها يظهر فى المجموعة المدينة ويحل محل السفينة الهالكة ، وينطبق نفس الحكم على البضائع التى تقع التضحية بها ، فان قيمتها تدخل فى المجموعة الدائنة كما تظهر فى المجموعة المدينة حتى لا يكون مالكها فى مركز أفضل من مالك البضاعة التى نجت نتيجة التضحية ، ولا يعنى ذلك زيادة أعباء من تقع التضحية بماله بحيث يلقى على عاتقه عبء المساهمة فى الخسارة المشتركة ، ولكن هذه الطريقة الحسابية هى الوسيلة الى تطبيق مبدأ عدم إفادة من وقعت التضحية بأمواله وألا يضار بهذه التضحية[1] ، فلو أن طردين من البضائع كانا على ظهر السفينة قيمة كل منهما ٥٠٠ وتمت التضحية بأحدهما فى سبيل السلامة العامة ، وأسفرت تسوية الخسارة المشتركة على أن نسبة مشاركة المجموعة المدينة فى الخسارة المشتركة هى الخمس لحصل كل من صاحبي الطردين على ٤٠٠ ، ولكن اذا لم يدخل صاحب البضاعة المضحاة فى المجموعة المدينة لحصل على ٥٠٠ وكان مركزه أفضل من مركز صاحب البضاعة التى لم يضحى بها وهى نتيجة غير منطقية ولا عادلة[2] .

(١) "This does not impose a liability to contriute in general average upon the unfortunate owner of property which has been sacrificed, but is a neat mathematical device for giving effect to the principle that no interest selected to suffer for the common good shall benefit or be prejudiced thereby."

لاوندز وورودلف رقم ٧٩٤ ، وانظر هارل كورت – الملزمة ٨ رقم ١٥

(٢) تقضى المادتان ٢٣٧ و٢٥١ بحرى مصرى بأن تدخل البضاعة المضحاة فى المجموعة المدينة وكذلك المادة ٣١ من قانون الحوادث البحرية الفرنسى رقم ٥٤٥ الصادر فى ٧ يوليو عام ١٩٦٧ ، وانظر مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٦٢ والقانون البحرى اللبنانى رقم ٤٨٤ ، على يونس رقم ٥٩٤ ، على جمال الدين رقم ٧٦١ ، سمير الشرقاوى رقم ٦٠٤ ، على البارودى رقم ٢٦٩ ، ريبير ج ٣ رقم ٢٣٢٠ ، شوفو رقم ٥٧٢ .

واذا كانت البضاعة المضحاة تدرج فى المجموعتين الدائنة والمدينة فانها لا تدخل فى المجموعتين بنفس القيمة ، فهى تظهر فى المجموعة الدائنة بحسب قيمتها الصافية الفعلية فى ميناء الوصول اذا انتهت فيه المخاطرة ومن ثم تدخل أجرة النقل فى تلك القيمة ، أما فى المجموعة المدينة فتظهر قيمتها مخصوما منها أجرة النقل لأن هلاك البضاعة يسقط حق الناقل فى المطالبة بهذه الأجرة ، كما تخصم مصاريف التفريغ والرسوم الجمركية لأن هلاك البضاعة وفر على مالك البضاعة تلك المصروفات[1] ، ولكن اذا كانت أجرة النقل مستحقة أيا كانت الحوادث فى جميع الأحوال فانها تضاف الى قيمة البضائع التى تدخل فى المجموعة المدينة .

٣١٥ – وأضافت القاعدة رقم ١٧ من قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ حكما يقضى بأن تخصم من القيمة الصافية الفعلية للمصالح المشاركة فى المخاطرة النفقات التى تتصل بها والتى تكون لاحقة للتضحية الاختيارية ، باستثناء النفقات التى تعتبر خسارة مشتركة[2] . وهذا الحكم وضع لمواجهة الفرض الذى قد تزيد فيه قيمة المصالح المشاركة فى المخاطرة نتيجة نفقات عادية بعد وقوع الحادث الذى استوجب التضحية ، كما لو أجريت للسفينة بعض الاصلاحات بعد الحادث فهذه الاصلاحات المعتادة تزيد من قيمة السفينة ، فاذا أجرى تقديرها عند انتهاء المخاطرة طبقا لقيمتها الصافية الفعلية تطبيقا للقاعدة رقم ١٧ من قواعد يورك وانفرس فان المجهز يضار بذلك اذ ستدخل السفينة فى المجموعة المدينة بكامل قيمتها الصافية الفعلية التى قد أدمجت فيها قيمة الاصلاحات الأمر الذى يستتبع زيادة حصة مساهمته فى الخسارة المشتركة نتيجة زيادة قيمة السفينة ، ونظرا لما فى ذلك من إجحاف به نصت القاعدة رقم ١٧ سالفة الذكر على خصم النفقات المتصلة بالمصالح المشاركة فى المخاطرة البحرية من قيمتها الصافية الفعلية عند تحديد هذه القيمة التى تمثل ما يخص صاحبها فى المجموعة المدينة . وهناك صورة أخرى تظهر فيها أهمية هذا الحكم ، وذلك عند وقوع خسارتين مشتركتين متتاليتين،

---

(١) ما تقدم رقم ٢٩٣

(٢) "... deductions being also made from the value of the property of all charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average."

وقد عرضت على القضاء الانجليزى دعوى بشأن سفينة اشتعلت فيها النار بينما كانت تشحن ببضائع فى ميناء نيويورك وترتب على ذلك حدوث تلف بالسفينة والبضائع وأنفق المجهز مبلغا توفر له وصف الخسارة المشتركة المصروفات ، وبعد إتمام الشحن واصلت السفينة رحلتها وعليها البضاعة باستثناء جزء من الشحنة قيمته ١٨٫٠٠٠ دولار بقى فى نيويورك ، وخلال الرحلة غرقت السفينة وعليها الشحنة نتيجة تصادمها بسفينة أخرى وتكلف انتشال السفينة وشحنتها مبلغ ١٨٠٫٠٠٠ دولار اعتُبر خسارة مشتركة ، ولما وصلت السفينة الى فيلادلفيا كانت القيمة الصافية الفعلية للسفينة ١١٦٫٠٠٠ دولاراً وللشحنة ٢٦٫٢٤٩ دولاراً ، وبالنسبة للخسارة المشتركة الأولى التى وقعت فى ميناء الشحن ليست هناك مصلحة ضمن المجموعة المدينة سوى قيمة البضاعة التى بقيت فى ميناء نيويورك ، أما السفينة والشحنة فمجموع قيمتهما الفعلية الصافية عند انتهاء المخاطرة يقل عن الخسارة المشتركة الثانية ومن ثم تستغرقهما هذه الخسارة بحيث لا يبقى شئ من قيمتها الصافية الفعلية يسهم فى الخسارة المشتركة الأولى[1] ، ذلك أن القاعدة رقم ١٧ تقضى بأن تسوية الخسارة تتم على أساس القيمة الصافية الفعلية للعناصر الملزمة بالمساهمة فى ميناء انتهاء الرحلة ، وفى صورة الدعوى استُحقت القيمة الصافية الفعلية للسفينة والبضائع للوفاء بالخسارة المشتركة الثانية .

٣١٦ – ولا تساهم فى الخسارات المشتركة وتدخل فى المجموعة المدينة سوى البضائع التى تكون فى السفينة وقت وقوع التضحية اذ أنها تكون ضمن المصالح المشاركة فى المخاطرة البحرية وقت وقوع الحادث الذى يستوجب التضحية الاختيارية فى سبيل السلامة العامة general average act أما البضائع التى تفرغ من السفينة قبل وقوعه فلا تسهم فى الخسارة المشتركة اللاحقة على التفريغ ،

---

(١) Green Star Shipping Co., Ltd. v. The London Assurance (1933) 1K.B.379
لاوندز وورودلف رقم ٧٩٧ ومن المقرر أن كلا من المصالح المشاركة فى الرحلة تسهم فى الخسارة المشتركة فى حدود قيمتها ولا يمكن أن تسهم بما يزيد على تلك القيمة ، ويتحمل المجهز ما زاد على ذلك وليس من حقه أن يتقاضى من أصحاب الشحنة ما يزيد على قيمتها الصافية ، على حد تعبير القاضى روش فى أسباب حكمه فى الدعوى ، واذا كان المجهز قد أمَّن ضد ما يترتب على هذه القاعدة من خسارة تلحقه فان تكلفة التأمين تعد خسارة مشتركة طبقا للقاعدة رقم ٢٠ من قواعد يورك وانفرس .

واذا لحق البضائع بعد تحقق الخسارة المشتركة هلاك أو تلف نتيجة خسارة خاصة particular average فلا عبرة بهذه الخسارة عند تقويم البضاعة فى ميناء التفريغ ، لأن الخسارة الخاصة تقع على عاتق من تلحقه وحده ، ومن ثم يتعين ألا يضار باقى أصحاب المصالح المشاركة فى الرحلة من تلك الخسارة الخاصة ، اذ لو قدرت البضاعة فى ميناء التفريغ بحسب قيمتها بعد وقوع التلف الذى يعد خسارة خاصة لانخفضت قيمتها التى يدخل بها الشاحن فى المجموعة المدينة[1] .

ويلاحظ أن البضائع التى قد تكون للمجهز مشحونة على سفينته مع بضائع الشاحنين تعامل فيما يختص بتسوية الخسارة المشتركة كما لو لم تكن مملوكة للمجهز ويجرى تقدير قيمتها التى تسهم فى الخسارة المشتركة على هذا الاعتبار[2] .

وتمشيا مع حكم القاعدة رقم ١٥ من قواعد يورك وانفرس المعدلة عام ١٩٤٧ فى شأن تقدير قيمة المصالح التى تدخل فى المجموعة الدائنة[3] ، نصت القاعدة رقم ١٧ الخاصة بتحديد قيمة المصالح التى تسأل عن المساهمة فى الخسارة المشتركة وتدخل فى المجموعة المدينة على أن هذه القيمة هى القيمة الفعلية الصافية فى نهاية المخاطرة البحرية ، باستثناء البضائع فهى تقدر بحسب قيمتها وقت التفريغ بحسب ما يرد فى الفاتورة التجارية التى تعطى لمستلم البضاعة ، واذا لم تكن هناك فاتورة تجارية فان العبرة بقيمتها المقدرة لها عند شحنها ، وتتضمن قيمة البضاعة نفقات

---

(١) ريبير ج ٣ رقم ٢٣١٨ ، عكس ذلك ليون كان ورينو ج ١ رقم ٩٤٩ ، ديجاردان ج ٤ – ١٠٦٤ ، دانجون ج ٣ – ١٣٠٢ مشار اليهما فى علي جمال الدين رقم ٧٦٣ وهو يأخذ بهذا الرأى ، وعلى ذلك تقدر البضاعة بحسب هذا الاتجاه وقت وفى مكان التفريغ بحسب حالتها التى آلت اليها بسبب الرحلة ، ومن ثم تراعى قيمة الخسارة التى قد تلحق البضائع وبالتالى يقل التزام الشاحن بالمساهمة ويمكن أن ينعدم اذا هلكت البضاعة نتيجة خسارة خاصة بعد إنقاذها بفعل التضحية الاختيارية ، ولم يناقش أصحاب هذا الرأى حجة الرأى المضاد الوارد فى المتن الذى يستند الى أن باقى أصحاب المصالح المشاركة فى الرحلة يجب ألا يضاروا من الخسارة الخاصة التى تلحق البضاعة بعد تحقق الخسارة المشتركة ، ولا جدال فى أن الخسارة الخاصة تقع على عاتق من تصيبه .

(٢) لاوندز ورودلف رقم ٤١٥ وقد حكم بذلك فى قضية :

Montgomery v. Indemnity Mutual Marine Insurance Co. (1902) 1K.B.734, in the Court of Appeal

(٣) راجع ما سبق رقم ٣٠٣

التأمين عليها وأجرة نقلها ما لم تكن تبعة فقد الأجرة واقعة على شخص آخر غير صاحب الحق فى البضاعة[1] ، ويخصم من تلك القيمة أى هلاك أو تلف يلحق البضاعة قبل أو فى وقت التفريغ ، ونرى أن المقصود بذلك الهلاك أو التلف الذى يعتبر خسارة خاصة تقع على عاتق من تلحقه ، أي يتحملها صاحب الحق فى البضاعة . كما نصت القاعدة رقم ١٧ المعدلة على أن قيمة السفينة التى تدخل فى المجموعة المدينة تقدر بحسب قيمتها الفعلية الصافية فى نهاية المخاطرة دون أن يؤخذ فى الاعتبار أى أثر مفيد أو ضار لتأجير السفينة بمقتضى مشارطة إيجار سواء أكان تأجير السفينة غير مجهزة charter by demise أم كان تأجيرها بمقتضى مشارطة زمنية ، وتضاف الى قيمة البضاعة أو السفينة التى تقدر بالكيفية سالفة الذكر المبالغ التى تعد خسارة مشتركة نتيجة التضحية الاختيارية اذا لم تكن قد تمت إضافتها[2] ، حتى لا يكون من لحقته الخسارة نتيجة التضحية فى مركز أفضل ممن لم تصبه الخسارة . وإذا بيعت البضائع قبل بلوغها مكان وصولها فإنها تدخل فى المجموعة المدينة بحسب القيمة الفعلية لحصيلة بيعها ، مضافا اليها المبالغ التى تستحقها البضاعة كمساهمة فى الخسارة المشتركة إن لحقتها التضحية[3].

---

(١) انظر فى هذا الحكم ما تقدم رقم ٣٠٣

(٢) راجع ما سبق رقم ٣١٤

(٣) Rule 17 (1974):

The contribution to a general average shall be made upon the actual net value of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value to the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior or at the time of discharge. The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charterparty to which the ship may be committed.

To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, ...

Where cargo sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceed of sale, with the addition of any amount made good as general average.

٣١٧ – وقد نصت الفقرة الأخيرة من القاعدة رقم ١٧ من قواعد يورك وانفرس على أن أمتعة المسافرين وحاجياتهم الشخصية لا تسهم فى الخسارة المشتركة اذا لم تكن مشحونة بموجب سند شحن[١] ، سواء احتفظ بها المسافر فى غرفته أو المكان المخصص له أم كانت موضوعة فى المكان المخصص لحفظ أمتعة الركاب baggage compartment وقد استقر العمل فى تسوية الخسارات المشتركة على ذلك لأن هذه الأمتعة لا تعتبر من البضائع goods التى تسهم فى الخسارة المشتركة طبقا للقانون الانجليزى ، ويعلل البعض هذا الحكم بضآلة قيمة أمتعة الركاب وحاجياتهم الشخصية بالنسبة الى باقى العناصر المشاركة فى الرحلة البحرية ، وبصعوبة تقدير قيمة تلك الأمتعة والحاجيات ، بما فى ذلك الأمتعة التى توضع فى عنابر السفينة[٢] stored in hold . وينطبق نفس المبدأ على ما يحمله المسافر من نقود وأشياء ثمينة كالحلى والمجوهرات لأنها تنقذ غالبا مع المسافر ولا تتعرض لأخطار أكثر مما يتعرض له ، ويلاحظ أن الأرواح البشرية لا تسهم فى الخسارات المشتركة[٣] .

٣١٨ – ومن المقرر أن الرسائل والطرود البريدية لا تسهم فى الخسارة المشتركة وذلك لتعذر تقدير قيمتها ، وللسرية التى تنطوى عليها محتوياتها ، وقد جرى العمل على إخراجها من نطاق المجموعتين الدائنة والمدينة عند تسوية الخسارة المشتركة ، وقد بُرر هذا الوضع بصعوبة تتبع أصحاب الطرود والرسائل لمطالبتهم بحصص المساهمة فى الخسارة المشتركة ، وتعذر ممارسة المجهز حقه فى الحبس

---

(١) "Passenger's luggage and personal effects not shipped under bill of lading shall not contribute in general average."

(٢) لورد شورلى وجايلز ص ٢٠٩ ، وانظر لاوندز ورودلف رقم ١٥٦ و١٥٧ ويشير الى أن القاعدة سالفة الذكر لم تقرر بسوابق قضائية فى انجلترا على عكس الوضع فى الولايات المتحدة الامريكية حيث قضى بأن أمتعة المسافرين تسهم فى الخسارة المشتركة طالما أن المصالح الأخرى تسهم فى الخسارة المشتركة التى تترتب على التضحية بتلك الأمتعة – رقم ٤٣٨ ويلاحظ أن السيارات التى يصطحبها المسافرون معهم فى السفينة accompanied cars تعد من البضائع لأنها تشحن بمقتضى سندات شحن ، وقد نصت المادة ٢٥٤ من القانون البحرى المصرى على أن أمتعة الركاب لا تسهم فى الخسارة المشتركة وقد عبرت عنها المادة سالفة الذكر بملبوسات الركاب .

(٣) راجع ما سبق رقم ٣٠٨

ضمانا لاستيفاء حصة أصحابها فى المساهمة ، وعدم قيام رابطة قانونية بين مرسلى الطرود والرسائل وبين الناقل اذ أنها تسلم له من قبل الجهات الادارية القائمة على شئون البريد [١] .

٣١٩ - وتوجد على أغلب سفن الركاب محال تستأجر من المجهز [٢] تباع فيها السلع التى قد تكون من السلع غالية الثمن كالتحف والمجوهرات . وقد ثار البحث حول مدى التزام أصحاب هذه المحال بالمساهمة فى الخسارة المشتركة التي تترتب عليها نجاة بضائعهم ، وقد ذهب رأى الى أنه هذه البضائع تسهم فى الخسارة المشتركة طالما أنها لم تندمج نتيجة بيعها فى أمتعة المسافرين وحاجياتهم الشخصية المعفاة من تلك المساهمة [٣] ، ولا يقر العميد ريبير هذا الرأى الذى يستند على فكرة الاثراء بلا سبب التى لا تصلح أساسا قانونيا فى رأيه للمساهمة فى الخسارات المشتركة ، فاتحاد المصالح union d'intérêts الذى يضم العناصر المشاركة فى المخاطرة البحرية يشمل البضائع المشحونة فى السفينة فى حين أن السلع التى تحتويها المحال سالفة الذكر لا تصدر بشأنها سندات شحن ومن ثم فالعلاقة التى تربط أصحابها بالمجهزين هى عقود تأجير أماكن على ظهر السفينة وليست عقود نقل بحرى [٤] . ومع تسليمنا بأن فكرة اتحاد المصالح هى خير

---

(١) ريبير ج ٣ رقم ٢٢٣٩ ، شوفو رقم ٥٧٣ ، هارل كورت - الملزمة ٤ رقم ٧٢ وما بعده ، لاوندز ورودلف رقم ٧٨٥ ، وانظر نقض فرنسى فى ٤ مارس ١٩٥٧ D.M.F. - ٩-٣٣٣ اذ قضى بعدم مساهمة الطرود البريدية فى الخسارة المشتركة.وتقضى المادة ٣٧ من قانون الحوادث البحرية الفرنسى رقم ٥٤٥ الصادر عام ١٩٦٧ بأن ارساليات البريد تعفى من المساهمة لو أنقذت ، وتستحق المساهمة لو تمت التضحية بها .

(٢) Boutiques installées à bord — Shops on board ship وبعض هذه المحال تخصص لتقديم خدمات للركاب كصالونات التجميل .

(٣) مقال أودوان Audouin فى مجلة دور - ٢٨ ص ١ :

Objets emmagasinées dans les boutiques des grands paquebots

وانظر مقال Semeesters فى مجلة التأمين البحرى ١٩٣٢ ص ٦٣٥ و١٩٣٣ ص ٣٤٨ مشار اليهما فى ريبير ج ٣ رقم ٢٢٣٧ مكرر ، علي جمال الدين رقم ٧٦١ ، هارل كورت - الملزمة ٤ رقم ٧٠ لكلير ص ٥٥

(٤) ريبير ج ٣ رقم ٢٢٣٧ مكرر ، ومن هذا الرأى هارل كورت - المرجع السابق ، ويضيف أن هذه المحال التي تؤجرها شركات الملاحة لبيوت الأزياء أو مستغلى هذه المحلات وما تحتويه من بضائع لا تكون تحت إشراف الربان باعتباره ممثل أصحاب المصالح المشاركة فى الرحلة وإنما يقوم برعايتها تابع مباشر لمستأجر المحل التجارى ، وأحيانا نفس المستأجر .

أساس تقوم عليه نظرية الخسارات المشتركة والمساهمة فيها الا أنه يمكن القول إن السلع التى تحتويها المحال المستأجرة على السفن تدخل فى نطاق المصالح المشاركة فى الرسالة البحرية رغم عدم إصدار سند شحن أو ابرام عقد نقل بشأنها، ذلك أن عقد تأجير المحل على سطح السفينة ينطوى ضمنا على اتفاق بمقتضاه تنتقل هذه السلع بانتقال السفينة من مكان الى آخر بحسب خط سيرها ، ولا يعنى ذلك فى نظرنا خضوعها لأحكام عقد النقل البحرى ، وإنما يكفى ذلك لإدراجها ضمن المصالح المشاركة فى المخاطرة البحرية .

٣٢٠ – ولم تقرر السوابق القضائية الانجليزية حكما لمدى مساهمة محتويات المحال السالفة الذكر فى الخسارة المشتركة ، كما لم تقرر بشأنها قواعد عملية فى تسوية الخسارة المشتركة ، وإن كان بعض الفقه لا يرى مبررا لعدم مساهمتها فى الخسارة المشتركة ، إذ ليس ثمة ما يسوغ عدم اعتبارها ضمن الممتلكات properties التى تشارك فى تلك الخسارة طبقا للقاعدة رقم ١٧ من قواعد يورك وانفرس ، وبالنسبة للبنوك التى قد تكون لها فروع على ظهر السفن فان ما يكون فيها من عملات ورقية وأوراق تجارية لا يسهم فى الخسارة المشتركة لأن هذه الأوراق فى حد ذاتها ليست ممتلكات ، وإنما هى صكوك مثبتة للحقوق المندمجة فيها ، وهذه الحقوق نفسها لا تشارك فى المخاطرة البحرية[1] .

وقد سبق أن أوضحنا أن المهمات والذخائر المعدة للدفاع عن السفينة لا تسهم فى الخسارة المشتركة الا اذا كانت مشحونة ضمن الحمولة المنقولة ، فانها تسهم فى الخسارة المشتركة[2] .

الفرع الثاني – الأجرة

٣٢١ – قد يفيد المجهز من التضحية الاختيارية التى تقع فى سبيل السلامة العامة بحصوله على الأجرة التى تكون إحدى المصالح المشاركة فى المخاطرة البحرية[3] والتى ينظر اليها باعتبارها مصلحة للمجهز مستقلة عن مصلحته التى

(١) لاوندز وورودلف رقم ٧٨٧ ، ارنولد – التأمين البحرى ج ٢ رقم ٩٧٢

(٢) راجع ما تقدم رقم ٣١٠

(٣) راجع ما سبق رقم ٢٠٧

تمثلها السفينة[1] ، ومن ثم تسهم الأجرة فى الخسارة المشتركة التى تترتب على التضحية الاختيارية ويدخل بها المجهز فى المجموعة المدينة بقدر المنفعة التى تعود عليه من تلك التضحية ، وهذه المنفعة تقدر بالأجرة التى كانت معرضة لخطر فقدها مخصوما منها النفقات التى يتحملها المجهز فى سبيل الحصول على الأجرة ، وعلى ذلك فالمفروض طبقا لقواعد تسوية الخسارة أن تدخل الأجرة الصافية net freight فى المجموعة المدينة ، ونظرا لصعوبة تقدير النفقات التى يتحملها المجهز فى سبيل الحصول على الأجرة المستحقة وهى نفقات الملاحة البحرية اللازمة لحين انتهاء الرحلة ، سار المشرع الفرنسى ومن بعده القانون المصرى على أن المجهز يدخل فى المجموعة المدينة بنصف قيمة السفينة[2] والأجرة[3] ، سواء أكانت أجرة نقل بضاعة أم أجرة نقل مسافرين ، وبذلك قدر المشرع جزافا أن نصف الأجرة يمثل المصروفات المعتادة للرحلة البحرية ، والنصف الآخر يمثل الأجرة الصافية[4] le fret brut ، وطبقا للقانون البحرى اللبنانى وكذلك الليبي يشترك المجهز فى المجموعة المدينة بثلثى قيمة الأجرة الاجمالية[5].

٣٢٢ – وفى النظام الانجليزى يختلف الأمر ، إذ تدخل الأجرة فى المجموعة

---

(١) وإن كان ذلك لا ينفى أن السفينة والأجرة يمثلان حصة المجهز فى اتحاد المصالح الذى يضم المشاركين فى المخاطرة البحرية ، ربيير ج ٣ رقم ٢٣٢١ ، ليون كان ورينو ج ٦ رقم ٩٤٧

(٢) راجع ما تقدم رقم ٣١٢

(٣) المادتان ٢٣٧ و٢٥١ بحرى مصرى و٤٠١ و٤١٧ من المجموعة التجارية الفرنسية ، وهذان التشريعان لا ينظران الى الاجرة باعتبارها مصلحة للمجهز مستقلة عن مصلحته التى تمثلها السفينة ولكن باعتبارها تابعة للسفينة ، على جمال الدين رقم ٧٥٧ ، وقد الغى حكم المادتين ٤٠١ و٤١٧ تجارى فرنسى بصدور قانون الحوادث البحرية رقم ٥٤٥ الصادر فى ٧ يوليو ١٩٦٧ وقد نصت المادة ٣٠ منه على التزام الأجرة الصافية وأجرة نقل الأشخاص غير المستحقة فى جميع الأحوال بالمساهمة فى الخسارة المشتركة بقيمة ثلثى هذه الأجرة .

(٤) وقد نقلت أغلب التشريعات البحرية هذا الحكم عن القانون الفرنسى مع بعض الاختلاف فى النسبة التى تخصم من الأجرة الاجمالية لتقدير الأجرة الصافية ، فالقانون الألمانى يقضى بأن الأجرة تدخل فى المجموعة المدينة بثلثى قيمتها ويجيز للتشريعات الخاصة للولايات تخفيض هذه النسبة الى النصف ، وفى الولايات المتحدة تقر تشريعات بعض الولايات القاعدة فى القانون الفرنسى وتسير الأخرى على القاعدة فى القانون الألمانى ، ربيير ج ٣ رقم ٢٣٢٢

(٥) مصطفى كمال طه – القانون البحرى اللبنانى رقم ٤٨٥ ، سمير الشرقاوى – القانون البحرى الليبى رقم ٥٣٠

المدينة بكامل قيمتها ، مخصوما منها نفقات الملاحة التى كانت ستتوفر لو أن التضحية لم تقع وهلكت السفينة والشحنة ، الا اذا اعتُبرت تلك النفقات خسارة مشتركة ، وقد سارت القاعدة رقم ١٧ من قواعد يورك وانفرس فى اتجاه النظام الانجليزى ، فقد نصت على أن يخصم من أجرة نقل البضائع والمسافرين النفقات وأجور البحارة التى لم تكن لتنفق للحصول على الأجرة ولم تكن لتعتبر خسارة مشتركة لو أن السفينة والشحنة هلكا هلاكا كليا عند وقوع الحادث الذى استوجب التضحية[1].

٣٢٣ – واذا كانت البضاعة مشحونة بمقتضى سند شحن ، وهذا هو الوضع الغالب ، ولكن حصول المجهز على أجرة الشحن يتوقف على وصول البضاعة وتسليمها ، فان إنقاذ السفينة والشحنة نتيجة التضحية يحقق للمجهز فائدتين ، إنقاذ السفينة وحصوله على الأجرة المتفق عليها ، وهو لا يحصل على الأجرة الاجمالية وإنما يُخصم منها النفقات التى ما كانت ليتحملها لو أن التضحية لم تتم وهلكت السفينة كلية ، وهى فى الواقع الأمر النفقات التى كان سيتحملها منذ وقوع الحادث الذى يعرض الرحلة البحرية لخطر الهلاك حتى تصل الشحنة . وعلى فرض هلاك السفينة والشحنة لو لم تقع التضحية ما كان المجهز ليدفع أجور البحارة ونفقات ميناء الوصول ، فتحسب هذه الأجور والنفقات وتخصم من الأجرة الإجمالية ، والفرق بينهما يمثل قيمة الأجرة التى يدخل بها المجهز فى

(١) Rule 17- "The contribution to general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure,... deduction being made from the sihpowner's feright and passage money at risk, of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; ..."

والفرق بين الأجرة الكلية والنفقات وأجور البحارة التى كان المجهز سيوفرها ، أى التى ما كانت لتنفق لو أن السفينة والشحنة هلكتا هلاكا كليا ، يمثل الأجرة الصافية التى تساهم فى الخسارة المشتركة ، لاوندز ورودلف رقم ٤١٦ ، ربير ج ٣ رقم ٢٣٢٢ ، وقد أخذ مشروع القانون البحرى المصرى فى المادة ٢٧٣ بالمبادئ التى تضمنتها القاعدة رقم ١٧ من قواعد يورك وانفرس فى خصوص مساهمة الأجرة فى الخسارة المشتركة .

المجموعة المدينة[1] .

٣٢٤ – ونعتقد أن النظام الانجليزى الذى أخذت به القاعدة رقم ١٧ من قواعد يورك وانفرس فى طريقة تحديد قيمة الأجرة التى تسهم فى الخسارة المشتركة يفضل النظام الفرنسى ، إذ يجعل هذه القيمة تتغير بتغير المسافة التى قُطعت من الرحلة البحرية بالنظر الى وقت تعرضها للخطر الذى يستوجب التضحية، فلو افترضنا أن الرحلة تتكون من خمس مراحل على الوجه الآتى :

ميناء الوصول	٥	(د)	٤	(جـ)	٣	(ب)	٢	(أ)	١	
	٥٠	٤٠		٣٠		٢٠		١٠		ميناء القيام

فحين تكون نفقات كل مرحلة ١٠ ووقعت التضحية عند النقطة د وتكون الأجرة الاجمالية ١٠٠ فان الأجرة التى تسهم فى الخسارة المشتركة هى ٩٠ . وهى قيمة الأجرة الاجمالية مخصوما منها ١٠ وهى نفقات المرحلة الأخيرة من النقطة د حتى ميناء الوصول ، ولكن اذا وقعت التضحية عند النقطة جـ فان الأجرة التى تسهم فى الخسارة المشتركة ٨٠ وهى قيمة الأجرة الاجمالية مخصوما منها ٢٠ قيمة نفقات الرحلة من النقطة جـ حتى ميناء الوصول ، وهكذا تتزايد الأجرة التى تسهم فى الخسارة المشتركة كلما اقتربت الرحلة من نهايتها ، أى تتزايد تزايدا طرديا مع المسافة التى تقطع من الطريق .

---

(١) "The difference represents the contributory value of the freight in such case."
لاونلز وورودلف رقم ٤١٦ ومشار فيه الى أسباب القاضى جوريل بارنز فى قضية : The Brigella 189, 196 (1893) ، وقد أخذت القاعدة رقم ٣٢ من القواعد العملية لتسوية الخسارة المشتركة بنفس الحكم .

Rule 32- "That freight at the risk of the shipowner shall contribute to general average upon its gross amount, deducting the whole of, and no more than, such port charges as the shipowner shall incur after the date of the general average act, and such wages of the crew as the shipowner shall become liable for after that date .That in any adjustment of general average there shall be set forth the amount of the gross freight and the freight advanced, if any; also the port charges and wages deducted, and any amount made good."

لاونلز وورودلف رقم ١٠٣٣ ، جمال الحكيم ص ٣٩ من ملحق الكتاب وانظر ص ٢٢٥

٣٢٥ - واذا دُفعت الأجرة للمجهز مقدما ، أو كان المجهز يستحقها أيا كانت الحوادث وذلك بمقتضى سند الشحن ، فان الأجرة حينئذ لا تكون من العناصر المشاركة فى المخاطرة البحرية طالما أن المجهز يستحقها ولا تتوقف أحقيته لها على تعرض الرسالة للمخاطر البحرية ، ومن ثم لا تدخل الأجرة ضمن عناصر المجموعة المدينة التى تستفيد من التضحية وبالتالى لا تسهم فيها ، لأن المجهز لا يفيد من هذه التضحية الا بقدر نجاة سفينته ، أما الأجرة فيستحقها حتى لو هلكت السفينة والبضائع[1] ship lost or not lost ويذهب أغلب الفقه الفرنسى الى عدم مساهمة المجهز فى الخسارة المشتركة بقيمة الأجرة التى تستحق أيا كانت الحوادث ، أى عدم دخولها فى المجموعة المدينة لأنها لا تكون معرضة لخطر الضياع ومن ثم لا تستفيد من التضحية[2]، ولا يقر الفقه الفرنسى الحديث هذا الاتجاه ، لأن شرط استحقاق الأجرة أيا كانت الحوادث يترتب عليه عدم تعرض الأجرة لخطر الضياع وحمايتها من مخاطر الرحلة ، ولكن يقتصر ذلك على علاقة المجهز والشاحن الذى قبل هذا الشرط ولا يضار منه الشاحنون الآخرون فمن حقهم أن يسهم المجهز فى الخسارة المشتركة بقيمة أجرة النقل ، خاصة أن المشرع الفرنسى كان قبل صدور قانون الحوادث البحرية عام ١٩٦٧ قد حدد ما يسهم به المجهز فى الخسارة المشتركة تحديدا جزافيا بنصف قيمة السفينة والأجرة[3] ،

(١) "If such freight or passage money is paid absolutely in advance or is payable irrespective of the conclusion of the voyage, it is not at risk and so is not "property" to which the Rule applies."

لاوندز ورودلف رقم ٧٩٥

(٢) من هذا الرأى دى فالروجير وريجاردان وليون كان ورينو ودانجون ، مشار اليهم فى ريبير ج ٣ رقم ٢٣٢٦ وقد أقرت هذا الاتجاه محكمة النقض الفرنسية في ٤ مارس ١٩١٢ - دالوز ١٩١٣-١-١١٧ ومن هذا الرأى فى الفقه المصرى سمير الشرقاوى - القانون البحرى الليبى رقم ٥٣٠

(٣) ريبير ج ٣ رقم ٢٣٢٦ ، شوفو رقم ٥٧٥ ، لكلير ص ٩٢ ، ومن هذا الرأى فى الفقه المصرى مصطفى كمال طه - الوجيز رقم ٥٦٣ والقانون البحرى اللبنانى رقم ٤٨٥ وانظر فى عرض الرأيين علي يونس رقم ٥٩٦ ، علي جمال الدين رقم ٧٦٠ ويشير الى أن العمل جرى على إدراج الأجرة المستحقة أيا كانت الحوادث فى المجموعة المدينة ، ويتحمل الشاحن الذى قبل الشرط حصتها فى المساهمة فى الخسارة المشتركة اذ أنه يفيد من التضحية التى يترتب عليها إنقاذ بضاعته ، وهو يجد الأجرة التى يدفعها ضمن قيمة البضاعة المنقذة ولولا التضحية لدفع الأجرة وفقد البضاعة ، كما جرى العمل على أن الشرط إذا ورد على جزء من الأجرة فتقتصر مساهمة الشاحن على الجزء الذى يرد عليه الشرط ويتحمل المجهز المساهمة عن القدر الباقى .

واذا كان لهذا الراى ما يسنده فى ظل التشريع المصرى الحالى فان قواعد يورك وانفرس لا تتواءم معه ، فالقاعدة العامة G تقضى بأن الخسارة المشتركة تجري تسويتها بالنظر الى كل من الخسارة والمساهمة as regards both loss and contribution على أساس قيمة المصالح في زمان ومكان انتهاء المخاطرة[1] ، أي ينظر الى قيمة المصالح التى تسهم فى الخسارة المشتركة ، ومن ضمنها الأجرة ، على أساس قيمتها فى نهاية المخاطرة ، وحينئذ تكون الأجرة المستحقة أياكانت الحوادث خارج نطاق المصالح لأنها لم تكن معرضة للخطر ، وتطبيقا لهذه القاعدة العامة نصت القاعدة رقم ١٧ على أن المساهمة فى الخسارة المشتركة تلتزم بها المصالح الفعلية الصافية فى نهاية المخاطرة البحرية ، وهذه المصالح لا تتضمن الأجرة المستحقة أيا كانت الحوادث طالما أن استحقاقها لا يتأثر بتلك المخاطرة .

ويعلل الفقه الانجليزى عدم مساهمة المجهز فى الخسارة المشتركة عن الأجرة المستحقة مقدما أو المستحقة فى جميع الحالات بأن الفائدة التى تنجم عن إكمال الرحلة نتيجة التضحية تتحول من المجهز الى الشاحن ومن ثم لا يسهم المجهز في الخسارة المشتركة عن قيمة الأجرة ، ولا يضار بقية الشاحنين بذلك لأن القيمة التى تدخل بها البضاعة فى المجموعة المدينة تتضمن أجرة النقل ، اذ لا تخصم من قيمتها أجرة نقلها لأنها إما أن تكون قد دفعت فعلا مقدما أو تستحق حتى لو هلكت البضاعة[2] .

٣٢٦ – وحين تستأجر السفينة بمقتضى مشارطة ايجار بالرحلة voyage charter وهى العقد الذى بموجبه يضع المؤجر تحت تصرف المستأجر السفينة أو جزء من فراغها وكذلك خدمات طاقمها مع احتفاظه بادارة الرحلة من الناحيتين الفنية والتجارية مقابل مبلغ متفق عليه[3] ، فان الأجرة التى يستحقها المجهز تسهم فى الخسارة المشتركة سواء أكانت بضاعة المستأجر على ظهر السفينة وقت وقوع الحادث الذى استوجب التضحية أم لا ، ذلك أن هلاك السفينة بسبب عدم

---

(١) راجع ما سبق رقم ٢٤٨ وما بعده

(٢) لاوندز وورودلف رقم ٤١٦ وانظر رقم ٧٩٥

(٣) على جمال الدين – القانون البحرى ١٩٧٠ رقم ٥٧٦ وما بعده ، روديير رقم ٩ ، ١١ ، ٣٥ ، ١٧٢ وما بعده ، لورد شورلى وجايلز ص ١٠٨ وما بعدها ، بارتل ص ٤٣ و ٤٩ وما بعدها .

القيام بالتضحية يؤدى الى حرمان المجهز من أجرتها ، طالما أن الأجرة مستحقة في نهاية الرحلة ، وفى القضاء الانجليزى سابقة قضائية بهذا الشأن[1] . وتخلص وقائع الدعوى فى أن شركة الهند الشرقية استأجرت سفينة بمقتضى مشارطة إيجار بالرحلة لتنقل شحنة من لندن الى ميناء أو موانئ فى جزر الهند الشرقية حيث تحمل شحنة أخرى تعود بها الى لندن ، واتفق على أجرة يستحقها المجهز بحسب نسب معينة من مسافة الطريق بشرط عودة السفينة سالمة الى لندن ، وفى الطريق من لندن الى جزر الهند الشرقية جنحت السفينة مما دعا الى تفريغ حمولتها وعودتها الى لندن لإصلاحها ثم واصلت رحلتها بعد ذلك ، وكان محور النزاع هو مدى مساهمة الأجرة فى الخسارة المشتركة التى ترتبت على حادث الجنوح ، وقد قضى بأن هذه الأجرة أنقذت بسبب التضحية ومن ثم يتعين أن تسهم فى الخسارة المشتركة ، وقد أقر القضاء الانجليزى هذا المبدأ فى قضية لاحقة تماثل وقائعها الدعوى سالفة الذكر مع اختلاف فى أن السفينة غادرت ميناء بدء الرحلة فارغة in ballast وفى طريقها الى الميناء الذى ستشحن فيه تعرضت لحادث اقتضى تضحية فى سبيل السلامة العامة ثم واصلت رحلتها وعادت بالبضاعة الى ميناء الوصول ، وحين طالب المجهز المؤمن بالخسارة التى لحقته بسبب الحادث باعتبارها خسارة خاصة مؤمنا عليها ، دفع المؤمن بأنها خسارة مشتركة يتعين أن تسهم فيها الأجرة المتفق عليها فى مشارطة الإيجار ، وقد أيدت محكمة الاستئناف وجهة نظر المؤمن[2] ، وقد أوضح القاضى كولينز أن الأجرة يجب أن تكون من بين العناصر التى تسهم فى الخسارة المشتركة ، وفى خصوص هذه الدعوى تسهم فيها الأجرة التى تستحقها السفينة عن رحلتى الذهاب والعودة round charter رغم أنها فى رحلة الذهاب كانت فارغة وعادت محملة بشحنتها .

ولا تسهم أجرة السفينة التى تستحق بمقتضى مشارطة ايجار الا بقيمتها الصافية ، وهى قيمتها الاجمالية مخصوما منها المبالغ التى ينفقها المجهز لإتمام الرحلة ، وقد

---

(١) Williams v. London Assurance Co. (1813) 1M and S. 318 مشار اليها فى لاوندز وورودلف رقم ٨١٤

(٢) S.S. Carisbrook v. London and Provincial Marine Insurance Co. (1901) 2K.B.861; (1902) ٢K.B.681 C.A.

أقرت القاعدة رقم ٣٣ من القواعد العملية لتسوية الخسارات المشتركة ما استقر عليه القضاء الانجليزى بشأن مساهمة الأجرة المستحقة بناء على مشارطة ايجار بالرحلة حتى لو وقعت الخسارة المشتركة فى الرحلة التى تكون فيها السفينة فارغة فى طريقها لشحن البضاعة[1] .

٣٢٧ – وإذا كانت السفينة مستأجرة بمقتضى مشارطة ايجار بالرحلة ولكن البضائع التى تشحن فيها لا تكون بضائع المستأجر بل لأشخاص آخرين تعهد لهم المستأجر بنقلها بوساطة السفينة المستأجرة[2] ، فان المستأجر فى هذه الحالة يقف فى مركز وسط بين المؤجر الذى يتقاضى منه الأجرة المتفق عليها فى مشارطة الايجار وبين أصحاب البضائع الذين يتقاضى منهم مستأجر السفينة أجور النقل المحددة فى سندات الشحن ، ويحقق المستأجر ربحا يتمثل فى الفرق بين ما يدفعه للمؤجر وما يتقاضاه من أصحاب البضائع ، وقد جرى العمل فى النظام الانجليزى على أن الأجرة التى تسهم فى الخسارة المشتركة هى الأجرة التى يستحقها المستأجر بمقتضى سندات الشحن ، أما الأجرة التى يدفعها للمجهز المؤجر فتستبعد من نطاق المصالح التى تساهم فى الخسارات المشتركة[3] ، ذلك أن اتحاد المصالح فى الرحلة البحرية يتكون من مصلحة صاحب السفينة التى تمثلها السفينة ، ومصلحة مستأجر السفينة فى الحصول على الأجرة التى يستحقها بمقتضى سندات الشحن ،

---

(١) Rule 13 "When a vessel is proceeding in ballast to load under a voyage charter... the intrests contributing to the general average shall be the vessel, such items of stores and equipment as belongs to parties other than the owners of the vessel, ... and the freight earned under the voyage charter computed in the usual way after deduction of contingent expenses subseqment to the general average act..."

وفى الولايات المتحدة لا تسهم الأجرة فى الخسارة المشتركة اذا لم تكن هناك شحنة على ظهر السفينة، وفى نفس الاتجاه سار الاتحاد الفرنسى لمصفى الخسارات البحرية ، لاوندز ورودلف رقم ٤١٩ ص ٢٢٥ هامش ٢٦ وانظر رقم ٧٩٠

(٢) على جمال الدين – القانون البحرى ١٩٧٠ رقم ٥٧٩

(٣) "In practice, the chartered freight is disregarded for the purposes of contribution and it is the freight under the bills of lading, and that only, which is made to contribute."

لاوندز ورودلف رقم ٤٢٠

ومصلحة كل من أصحاب البضائع التى صدرت بشأنها هذه السندات ، وليس ثمة رابطة أو اتحاد بين مصلحتى صاحب السفينة فيها وبين مصلحة الشاحنين ، ويتضح ذلك جليا فى حالة التضحية بالبضائع ، فهى تدخل فى المجموعة الدائنة بقيمتها مضافا اليها أجرة النقل ، وأجرة النقل حينئذ هى أجرة نقلها بمقتضى سند الشحن ، ولا شأن لصاحبها بالأجرة التى دُفعت للمجهز نظير تأجير السفينة ، مع ملاحظة أن هذه القاعدة لا تنطبق الا اذا وقع الحادث الذى استوجب التضحية بعد شحن البضاعة بمقتضى سندات الشحن ، أما اذا وقع قبل ذلك فلا تعتبر أجرة الشحن المستحقة بمقتضى هذه السندات إحدى المصالح المشاركة فى المخاطرة البحرية ، وعلى ذلك اذا حدثت خسارة مشتركة والسفينة فارغة وهى فى طريقها الى ميناء الشحن ، فان الأجرة المتفق عليها فى مشارطة الإيجار هى التى تسهم فى الخسارة المشتركة .

٣٢٨ – وقد تكون السفينة مستأجرة بمقتضى مشارطة ايجار زمنية Time charter التى يكون فيها للمستأجر الادارة التجارية على الأقل ، وقد يجمع بين الادارتين التجارية والفنية[1] ، وفى الصورة التى يقوم فيها مستأجر السفينة بنقل بضاعته هو على السفينة المستأجرة لا تثور صعوبة فى تحديد العناصر المشاركة فى المخاطرة البحرية والتى تسهم فى الخسارة المشتركة ، فلمؤجر السفينة مصلحة تمثلها السفينة ذاتها ، وأجرة السفينة ، ومصلحة المستأجر فى بضاعته ، وعلى ذلك تسهم الأجرة فى الخسارة المشتركة باعتبارها احدى المصالح المشاركة فى المخاطرة ، وقد يبدو أنه من الصعوبة فصل السفينة عن الأجرة فى هذه الحالة ، باعتبار أن قيمة السفينة بالنسبة للمؤجر تتكون من عنصرين ، هما السفينة والأجرة التى يستحقها بمقتضى مشارطة تأجيرها[2] ، وقد أوضحنا من قبل أنه لا ينظر فى تسوية خسارة المشتركة الى الأشخاص الذين يتحملون المساهمة فى الخسارة المشتركة ، وانما الى المصالح المشاركة فى المخاطرة والتى يقع عليها هذا العبء منفصلة عن أصحابها[3] ، وعلى ذلك فعند تسوية الخسارة المشتركة يتعين الفصل

(١) علي جمال الدين القانون البحرى ١٩٧٠ رقم ٥٠٣ وما بعده ، روديير رقم ٩ و١١ و١٣٩ وما بعده
(٢) لاوندز ورودلف رقم ٤٢١ و٧٨٩
(٣) راجع ما تقدم رقم ٢٥٣ ، وانظر لورد شورلى وجايلز ص ٢٠٨ و٢٠٩

بين قيمة السفينة وأجرتها لتحديد قيمة كل منهما التى تسهم فى الخسارة المشتركة خاصة اذا كان المؤمن على السفينة غير المؤمن على الأجرة .

٣٢٩ – واذا قام مستأجر السفينة بمقتضى مشارطة زمنية بنقل بضائع للغير بمقتضى سندات شحن[1] فان قيمة الأجرة المستحقة بمقتضى سندات الشحن هى التى تدخل فى المجموعة الدائنة ، اذ ليس ثمة رابطة قانونية بين المؤجر وبين الشاحن بمقتضى سند الشحن تجمعهما فى اتحاد مصالح خلال الرحلة ، اذ يصدر هذا السند مستأجر السفينة بوصفه ناقلا بحريا ، وعلى ذلك لا تعد أجرة السفينة التى تحددها مشارطة الايجار مصلحة من المصالح التى تتحد فى مخاطرة بحرية واحدة ، خاصة وأن الشاحن لا تربطه علاقة قانونية الا بالمستأجر الذى أصدر سند الشحن ويتوفر له وصف المجهز الناقل فى هذه الصورة ، ومن المقرر فى النظام الأنجلوسكسونى أن هناك أجرة واحدة تدخل فى المجموعة المدينة وتسهم فى الخسارة المشتركة ، وكذلك تدخل فى المجموعة الدائنة بقدر ما يلحقها من خسارة نتيجة التضحية ، ألا وهى الأجرة التى يلتزم بها المرسل أو المرسل اليه بمقتضى سند الشحن ، وأي أجرة أخرى كتلك التى يستحقها مؤجر السفينة بمقتضى مشارطة الايجار لا تعد كذلك بالنظر الى الخسارة المشتركة[2] ، وذلك حين تقع الخسارة المشتركة والسفينة مشحونة ، وهذه القاعدة تطبيق لما تقرر فى الفقه والقضاء الإنجليزيين من أن حقوق والتزامات الشاحنين بمقتضى سندات شحن على سفينة مستأجرة تتحدد كما لو لم تكن هناك مشارطة ايجار[3] .

---

(١) علي جمال الدين – القانون البحرى ١٩٧٠ رقم ٥٥٩

(٢) "There can be only one freight which is contributory interest and which correspondingly can claim contribution. This freight is that paid by the consignor or consignee of the cargo, and will usually be payable under the terms of a bill of lading. If such freight exists (even if it is prepaid and non-returnable), any other freight (e.g., charter freight) is res inter alios acta so far as general average is concerned."

لاوندز وورودلف رقم ٧٨٩ ، انظر بارتل ص ١٨٠ ، شارلز ورث ص ٣٣٤

(٣) "When a ship is sub-let in this manner, the charter is a matter with which the owners of the cargo have no concern: their contract is the bill og lading; their rights and liabilities in respect of general average should be the same as if no charter existed."

الفقيه Baily فى مؤلفه « الخسارات المشتركة » ص ١٣٢ مشار اليه فى لاوندز وورودلف رقم ٣٩٤ ص ٢١٢ هامش ٣٩



الفصل الثالث

طريقة إجراء التسوية

٣٣٠ – تقوم فكرة المساهمة فى الخسارة المشتركة التى تترتب على تضحية اختيارية فى سبيل السلامة العامة على توزيع الخسارة على من يفيدون من التضحية ومن ثم تسهم فيها المصالح التى تكون ممثلة فى الرسالة البحرية وقت القيام بالتضحية . وتتحقق العدالة فى توزيع الخسارة المشتركة بأن تستخرج النسبة بين المجموعتين الدائنة والمدينة ويتحمل كل عنصر من عناصر المجموعة المدينة حصة مساهمته بتلك النسبة عن قيمة هذا العنصر[1] ، وهذه القاعدة تسود تسوية الخسارات المشتركة فى جميع التشريعات البحرية ، وقد أخذ بها المشرع المصرى فى المادة ٢٣٧ من القانون البحرى التى تقضى بأن تسوية الخسارة المشتركة تتم بتوزيعها على البضائع حتى الملقاة فى البحر وعلى نصف السفينة وأجرتها بنسبة قيمة كل عنصر منها ، وذلك اذا لم يكن بين المتعاقدين شروط خاصة بتسوية الخسارة ، مع ملاحظة أن النظام والانجليزى وقواعد يورك وانفرس تقيم تسوية الخسارة على أساس قيمة السفينة والأجرة كاملتين على نحو ما أوضحناه فى تحديد كل من المجموعتين الدائنة والمدينة .

وعلى ذلك ، لو أن العناصر التى جمعتها المخاطرة البحرية كانت كالآتى :

قيمة السفينة	١٠٠ر٠٠٠
قيمة البضائع كلها	١٥٠ر٠٠٠
الأجرة	١٠ر٠٠٠
المجموع	٢٦٠ر٠٠٠
وقيمة البضائع التى أنقذت نتيجة التضحية	١٢٤ر٠٠٠
وقيمة البضائع المضحى بها	٢٦ر٠٠٠

فان نسبة مشاركة كل عنصر من عناصر المجموعة المدينة فى الخسارة هى :

(١) pro rata contribution لورد شورلى وجايلز ص ٢١٢ ، ديوكورث ص ١٩٩ وانظر ريبير ج ٣ رقم ٢٣٢٧ ، شوفو رقم ٥٦١

$$\frac{\text{قيمة البضائع المضحاة}}{\text{مجموع المصالح المشاركة فى المخاطرة}} = \frac{26{,}000}{260{,}000} = \frac{1}{10}$$

ومن ثم يسهم كل عنصر من العناصر المشاركة فى المخاطرة بنسبة ١ : ١٠ من قيمته كالآتى :

السفينة	١٠ر٠٠٠
البضائع المنقذة	١٢ر٤٠٠
البضائع المضحاة	٢ر٦٠٠
الأجرة	١ر٠٠٠
المجموع	٢٦ر٠٠٠ وهى قيمة البضاعة المضحاة وتمثل الخسارة المشتركة[1] .

٣٣١ – واذا تحققت الخسارة المشتركة فى صورة خسارة مصروفات وكانت عناصر الرحلة البحرية كالآتى :

السفينة	١٠ر٠٠٠
البضائع	٨ر٠٠٠
الأجرة	٢ر٠٠٠
المجموع	٢٠ر٠٠٠

وكانت قيمة الخسارات المصروفات ٤ر٠٠٠ فان النسبة التى يشترك بها كل عنصر من عناصر المجموعة المدينة هى $\frac{4{,}000}{20{,}000} = \frac{1}{5}$

ومن ثم تكون المبالغ التى تسهم بها كل عناصر المجموعة كالآتى :

السفينة	٢ر٠٠٠
البضائع	١ر٦٠٠
الأجرة	٤٠٠
المجموع	٤ر٠٠٠ وهى قيمة الخسارات المصروفات

(١) انظر أمثلة أخرى فى مصطفى كمال طه ، الوجيز رقم ٥٦٤ ، علي يونس رقم ٥٩٧ ، علي جمال الدين رقم ٧٦٥ ظ سمير الشرقاوى رقم ٦٠٥ ، جمال الحكيم ص ٢٤١ و٢٤٢ وينتر ص ٤٢٠ ، ماوبرى وبلانشارد ص ١٣٧ ، ريبير ج ٣ رقم ٢٣٢٨

٣٣٢ – ومن المسائل المتصلة بطريقة تسوية الخسارة المشتركة ما تقضى به القاعدة رقم ٢١ من قواعد يورك وانفرس من أنه تستحق فائدة قدرها خمسة فى المائة سنويا على الخسارات المصروفات والتضحيات المادية وما يلحق بها ، وتسرى الفائدة حتى تاريخ تسوية الخسارة المشتركة ، مع مراعاة ما قد يدفع مؤقتا من مبالغ قبل اجراء التسوية النهائية عن طريق أصحاب المصالح الملتزمة بالمساهمة وما يقتطع من المبالغ المودعة على ذمة تسوية الخسارة المشتركة[1] .

وقد تقررت هذه الفائدة وقدرها خمسة فى المائة لصالح المجموعة الدائنة نظرا لطول الفترة التى تستغرقها عادة تسوية الخسارة المشتركة ، فقد جرى العمل على أن المجهز يجرى تسوية مؤقتة ويطالب أصحاب المصالح فى المجموعة المدينة بتقديم مبالغ على سبيل المساهمة المؤقتة لحين إجراء التسوية النهائية ، وهذه المبالغ تكون مبالغا فى تقديرها عادة ، وتودع أحد البنوك فى حساب مشترك باسم نائبين يمثل أحدهما السفينة ويمثل الآخر أصحاب البضائع .

٣٣٣ – ولم تحدد القاعدة رقم ٢١ من قواعد يورك وانفرس وقت بدء سريان الفائدة التأخيرية ، ويرى الفقه الفرنسى أنه بالنظر الى الخسارات المشتركة المصروفات تحسب الفائدة منذ وقت إنفاقها ، وبالنسبة للخسارات المادية لا يبدأ سريان الفائدة الا منذ وقت انتهاء المخاطرة البحرية سواء بوصول السفينة ميناء

---

(١) Rule 21- "Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances charged to general average at the rate of 5 per cent per annum, until the date of the general average statement, due allowance being made for any interim reimbursement from the contributory interests or from the general average deposit fund".

وقد أخذت بحكم مماثل المادة ٢٧٥ من مشروع القانون البحرى المصرى التى نصت على أن تحسب فائدة قدرها ٥ ./ على مجموع المبالغ التى تدخل فى الخسارات المشتركة ، وتسرى هذه الفائدة حتى تاريخ التسوية النهائية مع مراعاة ما قد يدفع لذوى الحق من مبالغ قبل إجراء هذه التسوية .

وكانت القاعدة عام ١٩٢٤ تقضى بأن تستحق الفائدة القانونية السارية فى ميناء الوصول وإلا تسرى فائدة قدرها خمسة فى المائة ، وقد عدلت صياغة القاعدة عام ١٩٥٠ لتوحيد سعر الفائدة خاصة وأنه كان يبلغ فى بعض البلاد عشرة فى المائة وهو سعر باهظ بالنظر الى إنخفاض قيمة بعض العملات وأدخل هذا التعديل بناء على اقتراح اتحاد القانون الدولى فى مؤتمر بروكسل عام ١٩٤٨ ، لاوندز وروودلف رقم ٨٢٠ ، وفى قواعد يورك وانفرس المعدلة عام ١٩٧٤ أصبح سعر الفائدة ٧ ./ نظرا لارتفاع سعر الفائدة على النطاق الدولى .

التفريغ أو ميناء الاصلاح أم بتوقف الرحلة ، اذ منذ هذه اللحظة يفقد صاحب المصلحة التى لحقتها الخسارة فى سبيل التضحية حقه فى ماله أو الانتفاع به على الوجه الأكمل[1] .

٣٣٤ – ومن المقرر فى النظام الانجلوسكسونى أن الفائدة التأخيرية تحسب بالنسبة للبضائع التى لا يتسلمها صاحب الحق فيها goods short delivered من الوقت الذى كان من المحتمل أن يتسلمها فيه لو أنها وصلت وسلمت إليه ، وبالنسبة للبضائع التى تسلم لصاحبها تالفة تسرى الفائدة التأخيرية من وقت التسليم اذا بيعت البضاعة أو قبلها صاحب الحق فيها مع حساب خفض قيمتها ، أو بمقدار ثمن بيعها أو ما يلحق قيمتها من انخفاض تحدد الخسارة المشتركة التى لحقت صاحبها ، وإذا أنفقت مبالغ لإعادة البضائع الى حالتها سالمة فتحسب الفائدة التأخيرية من وقت هذا الإنفاق اذا كان ذلك هو مقدار ما لحق صاحبها من خسارة يتوفر لها صفة الخسارة المشتركة . وبالنسبة للتلف الذى يصيب السفينة تحسب الفائدة من تاريخ إنفاق قيمة الاصلاح أو ما يستوجبه من استبدال أجزاء بأخرى ، واذا بقيت السفينة دون إصلاح وبيعت فتحسب الفائدة من تاريخ البيع على الخسارة التى تترتب على التضحية . وبالنسبة للوقود والمهمات فيما عدا الآلات تحسب الفائدة من تاريخ دفع قيمة الوقود والمهمات التى تحل محل تلك التى لحقتها التضحية . وبالنسبة للبضائع التى تباع بقصد توفير المبالغ اللازمة لإنفاقها فى سبيل السلامة العامة تسرى الفائدة من التاريخ الذي كان من المحتمل فيه تسليم البضاعة لصاحب الحق فيها لو أنها وصلت وسلمت إليه ، وعلى هذا جرى العمل فى تسوية الخسارات المشتركة[2] .

وقد حددت القاعدة رقم ٢١ وقت انتهاء سريان الفائدة التأخيرية ، فقد

---

(١) ربيير ج ٣ رقم ٢٣٢٨مكرر ٥. لكلير ص ١٢٤ و١٢٥ ، هارل كورت – الملزمة ٨ رقم ٤٧ . ويلاحظ أن النظام الانجليزى لتسوية الخسارة المشتركة لم يكن يقر إضافة فائدة تأخيرية رغم ما كان يبدو من إضرار بمصالح من ينفق مبالغا فى سبيل السلامة العامة ومن تقع التضحية بماله اذا دفعت له مساهمة من يفيدون من الإنفاق أو التضحية بعد مدة طويلة تبلغ أحيانا عدة سنوات .

(٢) لاوندز ورودلف رقم ٨٢١

نصت على أنها تسرى حتى تاريخ تسوية الخسارة المشتركة[1] .

٣٣٥ – وقد نصت القاعدة رقم ٢١ من قواعد يورك وانفرس على أن الفائدة تسرى بالنسبة للخسارات المشتركة المصروفات وقيمة الخسارات المادية والخسارة المشتركة التى تتحقق فى صورة استهلاك وقود ومهمات السفينة ، وبيع بضائع للحصول على مبالغ لتوفير مبالغ تتطلبها السلامة العامة ، وللدلالة على حق المجهز فى الحصول على مساهمة المستفيدين من التضحية فى الخسارة التى تلحقه فيما يتصل بالوقود والمهمات – فيما عدا الآلات[2] fuel and sotres التى تستهلك فى سبيل السلامة العامة[3] ، وأيضا للدلالة على حق صاحب البضاعة فى الحصول على مساهمة ممن يفيدون من التضحية وذلك فى الخسارة التى تلحقه نتيجة بيع بضاعته لتوفير المبالغ اللازمة للإنفاق فى سبيل السلامة العامة استخدمت فى صياغة القاعدة كلمة allowance اذ رؤى أن لفظى الخسارات المصروفات expenditure والتضحيات المادية sacrifices لا تدل عليهما دلالة صحيحة ، وعلى ذلك تشمل الكلمات الثلاث كل صور الخسارات المشتركة ، وتطبيقا للقاعدة رقم ٢١ تسرى الفوائد التأخيرية على جميع هذه الصور[4] .

واذا ما استوفى أى من المستحقين للمساهمة مبالغاً من الملتزمين بالمساهمة أو من الرصيد الذى يخصص للوفاء بقيمة الخسارات المشتركة ، فان ذلك يراعى فى حساب الفائدة التأخيرية ، أى أنها تسرى منذ بدء استحقاق من تلحقه الخسارة مساهمة باقى أصحاب المصالح فى الرسالة البحرية حتى الوفاء له بكل أو بعض ما يستحق بحسب الأحوال .

---

(١) until the date of the general average statement قارن ريبير ج ٣ رقم ٢٣٢٨ مكرر ٥ حيث قرر أن القاعدة رقم ٢١ لم تحدد وقت انتهاء سريان الفائدة ، وأن العمل جرى على أن مصفى الخسارات يحسبونها حتى التاريخ المحتمل لتنفيذ التسوية ، وانظر أيضا هارل كورت – الملزمة ٨ رقم ٤٨ ، ويرنر رقم ٦٤٠

(٢) راجع ما سبق رقم ٢٦٣

(٣) يستمد المجهز هذا الحق من القاعدة رقم ١١ فقرة a و b التى تقضى بأن قيمة الوقود والمهمات تعد خسارة مشتركة فى حالة توجه السفينة الى ميناء التجاء وأثناء وجودها فيه عند استطالة الرحلة طالما أن نفقات دخول هذا الميناء تعتبر خسارة مشتركة وفقا لحكم الفقرة الأولى من القاعدة رقم ١٠ من قواعد يورك وانفرس .

(٤) لاوندز وردلف رقم ٨٢٢

٣٣٦ - وتثير تسوية الخسارة المشتركة صعوبة تتعلق باختلاف سعر النقد ، فقد تنفق مبالغ كخسارات مشتركة مصروفات أو تقع خسارة مادية فى أماكن أو موانئ متعددة ويكون الإنفاق بعملات مختلفة وكذلك تقدير قيمة الخسارات المادية ، ومن ثم يثور التساؤل عن كيفية تقدير المبلغ الذى يدرج فى التسوية . وقد قضى فى فرنسا بأن الوفاء بالمساهمة فى الخسارات المصروفات يجب أن يتم بحسب سعر الصرف فى يوم الوفاء بغض النظر عما إذا كان من قام بدفعها قد أنفق أموالاً كانت له فى الخارج[1] . وقد جرى مصفو الخسارات البحرية الفرنسيون على إجراء عدة تسويات تتعدد بحسب العملات الأجنبية التى تنفق كخسارة مشتركة ، وبذلك يحصل من قام بالانفاق على مساهمة من يفيدون من هذا الإنفاق الذى يقع فى سبيل السلامة العامة بحيث تكون المساهمة فيما أنفقه بالفعل ، كما تمثل الحصة المدفوعة كمساهمة نصيب الملتزم بها فى الخسارة على وجه الدقة ، وتعرف هذه الطريقة بنظام المجموعات[2] système des masses ، وهى أفضل من طريقة إجراء التسوية بعملة واحدة ثم يجرى تحويلها الى عملات أخرى لحساب قيمة الخسارات المشتركة والعناصر التى تسهم فيها وحصة كل منها فى المساهمة ، ويميل القضاء الفرنسى الى إقرار مبدأ يقضى بأن من ينفق مبلغا تتوفر له صفة الخسارة المشتركة يجب أن يستردة بأكمله عن طريق مساهمة من يفيدون من التضحية دون أن يضار بتغير سعر الصرف ، ويتحقق ذلك بأن تُدفع حصص المساهمة له بحسب سعر الصرف يوم انتهاء عمليات التسوية . وطبقا لقواعد فينا عام ١٩٢٦ الخاصة بالصرف يجوز اتخاذ سعر الذهب أساسا لتسوية الخسارة المشتركة اذا اختلفت العملات التى تتصل بعملية التسوية . وبذلك تقضى القاعدة رقم ٥ من قواعد فينا ، وطبقا للقاعدة الأولى يراعى سعر الصرف يوم الوفاء[3] .

٣٣٧ - وفى النظام الانجليزى استقرت السوابق القضائية على أن الخسارات المشتركة التى تتحقق فى صورة مصروفات أو خسارة مادية مقومة بعملات أجنبية

---

(١) محكمة روان فى ٦ فبراير ١٩٢٥ ملحق دور - ٣ ص ٣٠٥ وأحكام أخرى عديدة مشار اليها فى ريبير ج ٣ رقم ٢٣٢٨-٤

(٢) انظر على جمال الدين رقم ٧٥٥ ، ريبير ج ٣ رقم ٢٣٢٨-٤

(٣) على جمال الدين رقم ٧٥٥ ، على يونس رقم ٥٩٩ ، ريبير ج ٣ رقم ٢٢٣٣ ثالثا ورقم ٢٣٢٨-٤

يجب أن تحوّل الى الاسترليني بحسب سعر الصرف السائد حين وقوع سبب المسئولية عن المساهمة فى الخسارة المشتركة[1] ، وفى قضية خاصة بتسوية خسارة مشتركة ثار البحث حول ما إذا كان مبلغ الخسارة بالعملة الأجنبية يقدّم بالاسترليني على أساس سعر النقد قبل اندلاع الحرب العالمية الأولى لأن الرحلة التى وقعت الخسارة المشتركة خلالها تمت قبل نشوب الحرب مباشرة وأجريت التسوية بالفرنك البلجيكى كما دفعت بعض المبالغ تحت حساب التسوية بالاسترليني وبالفرنك البلجيكى ، وقد حكم القاضى Rowlatt بأنه فيما يختص بالمبالغ التى دفعت بالاسترليني فان العبرة بقيمتها بحسب سعر العملة قبل اندلاع الحرب[2] pre-war rate ويدل هذا الاتجاه على أن العبرة كانت لدى المحكمة بسعر العملة وقت وقوع الحادث الذى استوجب التضحية ومن ثم أثار مسئولية من أفادوا منها عن المساهمة فيها ، وقد وضع هذا المبدأ صراحة القاضى Megaw حين قضى بأن المسئولية عن المساهمة فى الخسارة المشتركة تثور حين القيام بالتضحية المادية أو إنفاق الخسارات المصروفات[3] ، ومن ثم يُتخذ وقت التضحية أساسا لسعر الصرف ، على خلاف الوضع فى الولايات المتحدة الأمريكية حيث العبرة بسعر الصرف يوم انتهاء المخاطرة[4].

٣٣٨ – وتقضى القاعدة رقم ٢٢ من قواعد يورك وانفرس بأنه اذا قام أصحاب البضائع بتقديم مبالغ لحساب مساهمتهم فى الخسارة المشتركة أو نفقات الإنقاذ

(١) "The general rule of English law is that debt or damages calculated in a foreign currency must be converted into sterling at the rate of exchange prevailing when the cause of action arose."

Re United Railways of Havana and Regla Warehouses, Ltd. (1961) A.C.1007 and Cummings v. London Bullion Co. Ltd. (1952) 1K.B.327

(٢) Noreuro Traders, Ltd. v. E. Hardy and Co., (1923) 16Ll.L.R.319

وقد استند القاضى الى ما سبق أن حكم به فى قضية :

Société des Hôtels Le Touquet Paris-Plage v. Cummings (1922) 1K.B.451

(٣) Chandri v. Argo Insurance Co. Ltd., (1963) 2Lloyd's Rep. 65

(٤) The Logan (1936) A.M.C.993 and Transpacific S.S. Co. v. Marine Office of America (1957) A.M.C.1070

أو غير ذلك من النفقات الخاصة فيتعين إيداع هذه المبالغ دون تأخير فى حساب خاص مشترك باسم ممثل للمجهز وممثل لأصحاب البضائع فى بنك يتفق عليه الطرفان ، وتحفظ المبالغ المودعة وما يستحق لها من أرباح كضمان للوفاء لأصحاب الحق فى الحصول على قيمة المساهمة بحقوقهم ، وكذلك لأصحاب الحق فى نفقات الإنقاذ أو النفقات الخاصة ، ولا يجوز صرف مبالغ من الحساب أو ردها لمن دفعها الا بتصريح كتابى من مصفى الخسارة ، وايداع تلك المبالغ والصرف منها وردها لا يخل بالمسئولية التى تترتب على التسوية النهائية [1] ، وقد ظلت القاعدة دون تعديل عند مراجعة قواعد يورك وانفرس عام ١٩٧٤ .

٣٣٩ – ويلاحظ أن القاعدة رقم ٢٢ من قواعد يورك وانفرس لا توجب على أصحاب البضائع تقديم مبالغ ضمانا لوفائهم بحصصهم فى المساهمة أو نفقات الإنقاذ أو غير ذلك من النفقات التى يلتزمون بها ، ذلك أن مدى إلزامهم بتقديم تلك المبالغ إنما يتوقف على أحكام القانون النافذ فى المكان الذى يطالب فيه صاحب الحق فى البضاعة باستلامها من المجهز ، فوفقا للقانون الانجليزى يستطيع المجهز ممارسة حقه فى حبس البضائع lien حتى يوفى صاحبها بحصته فى المساهمة فى الخسارة المشتركة أو إلى حين تقديم مبلغ على ذمة هذا الوفاء أو أى ضمان مقبول [2] ، بينما لا تبيح تشريعات أخرى للربان حبس البضائع حتى يستوفى حصة مساهمتها فى الخسارة المشتركة ، ومن هذه التشريعات القانون البحرى

---

(١) Rule 22- "Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited, togther as accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect to which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may be made if certified in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties

(٢) لاوندز ورودلف رقم ٨٢٦ ، وانظر لورد شورلى وجايلز ص ٢١٢ و ٢١٣ ، بارتل ص ١٨٠

المصرى[1] وإن جاز فيه للربان أن يطلب إيداعها لدى أمين لحين دفع حصتها فى المساهمة فى الخسارة المشتركة ، وأن يطلب بيعها اذاكانت قابلة للتلف ، الا اذا قدم المرسل اليه كفيلاً يتعهد بالوفاء ، كل ذلك اذا تمت تسوية الخسارة ، أما اذا لم يكن توزيع الخسارة المشتركة على الملتزمين بالمساهمة فيها قد تم فللربان أن يطلب ايداع مبلغ يقدرهالقاضى فى أحد البنوك أو تقديم كفيل ، وعلى ذلك نصتالمادة ١٢٥ من القانون البحرى ، والمبلغ الذى يدفعه صاحب الحق فى استلام البضاعة ويودع أحد البنوك ضمانا للوفاء بحصته فى المساهمة فى الخسارة المشتركة يعد مساهمة مؤقتة فى تلك الخسارة[2] .

٣٤٠ – وقد أعيدت صياغة القاعدة رقم ٢٢ من قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ بحيث استبعدت من صياغة عام ١٩٢٤ كل العبارات التى قد تثير شبهة اعتبار المبالغ المودعة فى البنك من قبل أصحاب البضائع deposits مبالغاموضوعة تحت الحراسة in the nature of a trust ، وليس أدل على أن هذه المبالغ لا تعتبر تحت الحراسة من أن ممثل المجهز وممثل الشاحنين الذين تودع تلك المبالغ فى البنك المتفق عليه باسمهما يجوز لهما الصرف من الحساب المشترك ورد المبالغ لمن يقدمها بتصريح كتابى من خبير تصفية الخسارة المشتركة ، ومع ذلك فان الصيغة السائدة لوثيقة اللويدز بشأن ضمان دفع قيمة الحصص فى المساهمة فى الخسارة المشتركة[3] Lloyd's Average Bond ما زالت تتضمن عبارات تفيد أن المبالغ التى يدفعها صاحب الحق فى استلام البضاعة ضمانا للوفاء بنصيبه فى الخسارة المشتركة تعتبر مبالغا تحت الحراسة[4] ، وأن ممثلى المجهز والشاحنين يشار اليهم

---

(١) المادة ١٢٥ « لا يجوز للقبطان أن يحجز البضائع فى السفينة بسبب عدم دفع أجرتها أو الخسارة العمومية والمصاريف ... » وقد أجازت المادة ٢٨١ من مشروع القانون البحرى حق الحبس .

(٢) contribution provisoire انظر مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٧٠ ، علي يونس رقم ٥٩٩ ، علي جمال الدين رقم ٧٨١ ، ريبير ج ٣ رقم ٢٣٢٨-٢ و ٣ ، شوفو رقم ٥٥٩ ويشير الى أن المؤمنين هم الذين يقدمون الضمان ، هارل كورت – الملزمة ٨ رقم ٤٩

(٣) انظر هذه الوثيقة فى لاوندز ورودلف رقم ١٠٦١ وما بعده ص ٤٦٧ ، ٤٦٨ ، وفى وينتر ص ٥٠٤ و ٥٠٥ صورة الاتفاق على التسوية Average Agreement وقد صيغت شروط هذه الوثائق بمعرفة هيئة اللويدز وهى مستعملة على نطاق عالمى تقريبا ولذلك فهى تحمل اسم هذه الهيئة .

(٤) "It is agreed that the sum so deposited by that said parties respectively shall be held as security for and upon trust for the payment to the parties entitled..."

بالحراس trustees[1] .

وقد جرى العمل على التوقيع على وثيقة اللويدز بشأن ضمان المساهمة فى الخسارة المشتركة قبل استلام البضاعة من الربان ، ورغم أن الالتزام بالمساهمة فى الخسارة المشتركة من جانب صاحب الحق فى البضاعة يقوم على شرط صريح فى عقد النقل أو على شرط ضمني implied term طبقا للنظام الانجليزى ، أو باحالة صريحة على قواعد يورك وانفرس فى سند الشحن أو عقد التأمين ، فان توقيع وثيقة اللويدز بشأن ضمان المساهمة فى الخسارة المشتركة يعتبر مصدر التزام صاحب الحق فى البضاعة بتلك المساهمة اذا ما فسخ عقد النقل أو التأمين أو وقع أحدهما باطلا ، كما أن توقيع صاحب الحق فى البضاعة على تلك الوثيقة يحول بينه وبين التحلل من الالتزام بالمساهمة فى الخسارة المشتركة المؤسس على عقد النقل حين يكون الشاحن شخصا آخر غير صاحب الحق فى استلام البضاعة[2] .

وقد قضى فى الولايات المتحدة الأمريكية بأن الشرط الخاص الذى يرد فى سند الشحن لإلزام المرسل اليه بأن يدفع للمجهز أو وكيله مبلغا يحدده المجهز كضمان لمساهمة المرسل اليه فى الخسارة المشتركة يعد شرطا باطلا لأنه يتنافى مع العدالة ، وأن من حق المرسل اليه استلام البضاعة بعد توقيع وثيقة تعهد بالوفاء بحصته فى المساهمة فى الخسارة المشتركة مع تأمينات كافية أو ايداع مبلغ نقدى لدى أمين[3] .

٣٤١ – وقد أثار تغير سعر العملة تساؤلا حول ما اذاكان من الممكن تحويل المبالغ التى يقدمها أصحاب البضائع كضمان للوفاء بحصصهم فى المساهمة فى

(١) trustee تقابلها بالفرنسية séquestre هارل كورت – الملزمة ٨ رقم ٦٠ ويطلق الفقه على ممثلى الشاحنين والمجهز الذين تودع باسمهما المبالغ التى يقدمها أصحاب الحق فى البضائع «الحراس» le séquestres ريبير ج ٣ رقم ٢٣٢٨-٣

(٢) لورد شورلى وجايلز ص ٢١٠ و٢١١ ومن الغريب أن المنازعات التى تثور بشأن الخسارة المشتركة لا تختص بنظرها المحكمة البحرية Admiralty Court فى انجلترا وانما تختص بنظرها المحاكم العادية .

(٣) "...the consignees were entitled to delivery of their goods in exchange for either a bond for a reasonable amount with satisfactory sureties or a cash deposit lodged with a trustee" Francis H. Leggett and Co. v. Italia America Shipping Corporation (1926) A.M.C. 1670 United States Circuit Court of Appeals.

مشار اليه فى لاوندز وررودلف رقم ٨٢٦ ص ٤٠٤ هامش ٥٥

الخسارة المشتركة الى عملات أخرى غير التى تُقدم منهم ، وما اذا كان من حق صاحب البضاعة استرداد ما سبق أن أودعه بنفس العملة التى تم بها الإيداع وذلك عندما يعرض الوفاء بحصته فى المساهمة . واذا كان من المقرر أن المبلغ الذى يودعه صاحب البضاعة ضمان للوفاء بحصته فى المساهمة فان واجب المودع لديه depositee أن يحفظ المبلغ ، واذا لم يخل المودع depositor بالتزامه فمن حقه استرداد المبلغ المودع deposit ما لم يتفق على غير ذلك صراحة أو ضمنا ، وفى الحالة التى لا يقع فيها اتفاق من هذا القبيل فان مقتضى القاعدة رقم ٢٢ من قواعد يورك وانفرس أن تودع المبالغ المقدمة من أصحاب الحق فى استلام البضاعة ضمانا للوفاء بحصصهم فى المساهمة بنكا فى حساب مشترك باسم ممثلهم وممثل المجهز ، ومقتضى ذلك أن يفتح الحساب بعملة واحدة هى عملة البلد الذى يقع فيه البنك ، ونظرا لتعدد أصحاب الحق فى البضائع وانتمائهم أحيانا الى دول غير الدولة التى يفتح فيها الحساب المشترك فيتعين تحويل المبالغ التى يقدمونها الى عملة البلد الذى يقع فيه البنك ، وطبقا للقاعدة رقم ٢٢ لممثلهم وممثل المجهز أن ينفقا مبالغا من الحساب المودع باسمهما وان يردا للمودعين مبالغهم ، ومن ثم فان هؤلاء يستردون هذه المبالغ بنفس العملة التى يفتح بها الحساب ، أما عن مدى إمكانية تحويل ما يتسلمونه الى عملات بلادهم أو عملات أخرى فمسألة تتوقف على أحكام قوانين النقد فى القطر الذى يقع فيه البنك[1] .

٣٤٢ – وقد تضمن مشروع القانون البحرى المصرى مضمون حكم القاعدة رقم ٢٢ من قواعد يورك وانفرس فى المادة ٢٧٦ التى تنص على أنه اذا قدم أصحاب البضائع مبالغ نقدية لضمان مساهمتهم فى الخسارات المشتركة وجب إيداعها فورا فى حساب مشترك يفتح باسم نائب عن المجهز ونائب عن أصحاب البضائع فى أحد المصارف التى يتفق عليها الطرفان ، وتحفظ هذه المبالغ وما يضاف اليها من فوائد لضمان الوفاء بحقوق ذوى الشأن فى الخسارات المشتركة ، ولا يجوز صرف دفعات من هذه المبالغ أو ردها الى من دفعها الا بأن كتابى من خبير التسوية ، وذلك مع عدم الإخلال بالحقوق والالتزامات التى تترتب على التسوية النهائية ،

---

(١) انظر لاوندز ورودلف رقم ٨٢٩

وفى حالة الخلاف يعين قاضى الأمور الوقتية نائبا عن أصحاب البضائع كما يعين المصرف الذى تودع عنده المبالغ .

اجراءات تسوية الخسارات المشتركة :

٣٤٣ – تسير إجراءات تسوية الخسارة البحرية المشتركة كما أوضحنا بقيام مصفى الخسارات البحرية المشتركة general average adjuster بتحديد كل من عناصر المجموعتين الدائنة والمدينة ، واجزاء النسبة بينهما ، ثم توزيع قيمة الخسارة المشتركة على أصحاب المصالح فى الرسالة البحرية ، وفى الغالب تتم التسوية بين شركات التأمين البحرى على السفن والبضائع الذين يضمنون للمؤمن لهم الخسارة التى تلحقهم من وقوع تضحية اختيارية فى سبيل السلامة العامة[1]، ويستعين مصفو الخسارات البحرية بخبراء فى صناعة وهندسة السفن ، وخبراء فى الخسارات التى تلحق البضائع على اختلاف أنواعها وذلك لتقدير قيمتها وقيمة ما يلحقها من هلاك أو تلف ، وتقدير الخسارات المشتركة المصروفات اذ قد تكون تلك المصروفات مبالغا فيها وفق ما يقدمه المجهز من مستندات تثبت قيامه بإنفاقها ، ولا شك فى أن الاسراع باجراء المعاينات والفحوص والتقدير يؤدى الى نتائج مفيدة ويجعل التسوية أقرب ما تكون الى الواقع[2] .

ويوجه مصفو الخسارات المشتركة اهتماما خاصا لتحديد سبب الخسارة وما اذا كانت قد توفرت لها شروط وخصائص الخسارة المشتركة أم أنها خسارة خاصة[3]، particular average تقع على عاتق من تلحقه وحده ، ومن الأهمية بمكان تحديد السبب المباشر proximate cause لوقوع الحادث اذ لا تعد خسارة مشتركة سوى تلك التى تكون نتيجة مباشرة للتضحية[4].

---

(١) تقوم بتسوية الخسارات المشتركة مكاتب هيئة اللويدز وفروعها فى الموانئ الهامة ، ومصفو الخسارات البحرية تضمهم اتحادات أهمها اتحاد مصفى الخسارات البحرية بلندن Association of average Adjusters والاتحاد الفرنسى لمصفى الخسارات L'association des Dispacheurs Français

(٢) انظر فى هذا الاجراءات من الوجهة العملية البحتة جمال الحكيم ص ٣٥٤ وما بعدها ، وقد وضعت هيئة اللويدز فى هذه الاجراءات كتابا هاما Lloyd's Survey Book

(٣) رسالتنا الاعفاءات والمسموحات فى التأمين البحرى رقم ٥٠ وما بعده ، باين ص ١١٧ ، ستيفنس وبورى ص ٣٥٦ ، وينتر بالنسبة للبضائع ص ٣٦٧ وما بعدها ، وللسفن والأجرة ص ٣٨٣ وما بعدها .

(٤) راجع ما سبق رقم ٥١ وما بعده .

٣٤٤ - ووفقا للقانون البحرى المصرى يكون تحديد قيمة مساهمة كل من أصحاب المصالح المشاركة فى المخاطرة نهائيا وملزما اذا وافق عليه ذوو الشأن جميعا ، وهم فى الغالب المؤمنون على تلك المصالح ، ويتعين على كل منهم أن ينفذ التزامه بدفع حصته فى المساهمة . وإذا اعترض أى منهم على توزيع الخسارة المشتركة تعين أن تصدق المحكمة على التوزيع homologation du règlement حين يكون ملزما ، وذلك بعد رفع النزاع اليها ، وبذلك تقضى المادة ٢٥٢ من القانون البحرى . وقد أشارت المادة ٢٢٦ من نفس القانون الى فرض نادر التحقق اذ نصت على أنه اذا وجد أصحاب البضائع بعد توزيع الخسارة المشتركة ما أُلقى من بضائعهم فى سبيل السلامة العامة وجب عليهم أن يردوا للربان وغيره من المستحقين الآخرين ما أخذوه فى التوزيع بعد خصم الضرر الذى نشأ عن الرمى ونفقات انتشال البضاعة من البحر .

وقد نصت المادة ٢٧٨ من مشروع القانون البحرى المصرى على أن يقوم بتسوية الخسارات المشتركة خبير أو أكثر يعينه قاضى الأمور الوقتية اذا لم يتفق جميع ذوى الشأن على تعيينه ، ويجوز لهؤلاء الخبراء الاستعانة بغيرهم فى تأدية مهمتهم ، كما تقضى المادة ٢٨٠ من المشروع بأنه اذا لم يرض جميع ذوى الشأن بالتسوية وجب عرضها على المحكمة بناء على طلب أحدهم للفصل فيها [١].

---

(١) أخذ بنفس الحكم القانون البحرى اللبنانى - مصطفى كمال طه رقم ٤٨٧ ، والقانون البحرى الليبى - سمير الشرقاوى رقم ٥٣٢

الفصل الرابع
دعوى المساهمة في الخسارة المشتركة

٣٤٥ – اذا لم يقم الملتزمون بالمساهمة فى الخسارة المشتركة إختياراً بالوفاء بحصصهم فى المساهمة لمن لحقهم ضرر من التضحية ، كان للمضرور أن يرفع دعوى المساهمة فى الخسارة المشتركة ، فللمجهز أن يطلب قضاء مساهمة أصحاب البضائع فى الخسارة التى تصيبه كنتيجة مباشرة للتضحية الاختيارية ، وإذا بقيت نفس البضائع على السفينة طوال المخاطرة البحرية فان أصحاب الحق فى هذه البضائع هم الملتزمون بالمساهمة ، أما اذا تغيرت البضائع خلال الرحلة فيلتزم بالمساهمة فى الخسارة المادية التى تلحق المجهز ، وفى الخسارات المشتركة المصروفات التى ينفقها فى سبيل السلامة العامة ، أصحاب الحق فى البضائع التى تكون فى السفينة وقت حدوث التضحية أو الإنفاق ، وتقع مسئولية المساهمة فى الخسارة المشتركة على من يكون صاحب الحق فى البضاعة وقت وقوع التضحية ، اذ قد ينتقل هذا الحق من شخص الى آخر منذ شحن البضاعة لحين وقوع التضحية ، بشرط أن يكون هذا الانتقال بمقتضى عقد أو تصرف قانونى صحيح ، كما لو ظهرّ سند الشحن تظهيرا صحيحا ناقلا للملكية[1] ، كما أن لصاحب الحق فى البضاعة الذى لحقته الخسارة من التضحية مقاضاة المجهز للحصول على مساهمته فى الخسارة عن مصلحته التى تمثلها السفينة ، ومصلحته الممثلة فى الأجرة ، كما له حق مقاضاة باقى أصحاب البضائع المشتركين معه فى المخاطرة وقت وقوع التضحية .

٣٤٦ – وفى المبحث الأول نعرض لدعوى المساهمة ، وفى المبحث الثانى نتناول الضمانات التى قررها القانون للوفاء بالمساهمة ، كحق المجهز فى حبس

---

(١) "... the liability may be passed on to subsequet assignees of the goods by appropriate contractual stipulations"

لاوندز وورودلف رقم ٤٦٣ وانظر :

Hain S.S. Co. v. Tate and Lyle (1936) 41Com. Cas. 350;

Morrison S.S. Co. v. Greystock Castle (1947) A.C.265, 283, 312

البضائع حتى يستوفى حصة صاحبها فى المساهمة ، وحق امتيازه على تلك البضائع ، وذلك فى النظامين المصرى والفرنسى وفى النظام الانجلوسكسونى .

المبحث الأول

دعوى المساهمة

٣٤٧ - لصاحب الحق فى المساهمة فى الخسارة المشتركة أن يرفع الدعوى على الملتزمين طبقا لأحكام القانون أو لقواعد يورك وانفرس التى يحيل اليها المتعاقدون فى أغلب الأحيان ، وتختص بنظر الدعوى المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء التفريغ[1] ، ما لم يتفق على اختصاص محكمة أخرى ، فقد يتفق فى سند الشحن على أن تكون محكمة ميناء قيد السفينة مختصة بنظر الدعوى ، وإذا لم تفرغ البضاعة وهلكت مع السفينة ترفع الدعوى أمام المحكمة المختصة وفقا للقواعد العامة . واذا رفعت الدعوى تقوم المحكمة بتعيين خبراء لتسوية الخسارة المشتركة وتوزيعها ، ولا يكون هذا التوزيع نهائيا وملزما الا بعد تصديق المحكمة عليه . واذا وقع التفريغ فى ميناء أجنبى كان القنصل المصرى فى ميناء التفريغ هو المختص بتعيين خبراء التسوية بناء على طلب الربان ، فاذا لم يكن فى ميناء التفريغ قنصل مصرى تولت تعيين هؤلاء الخبراء سلطات القضاء المحلى[2] ، وبذلك تقضى المادة ٢٤٩ بحرى مصرى .

---

(١) المادة ٢٤٩ بحرى مصرى ، انظر ريبير ج ٣ رقم ٢٣٣١ ، ولم ينص القانون البحرى الليبى على اختصاص محكمة معينة بنظر الدعوى ومن ثم يتحدد الاختصاص وفقا للقواعد العامة فى قانون المرافعات، سمير الشرقاوى رقم ٥٣٣ . وفى انجلترا تختص بعض محاكم الأقاليم County Court بنظر المسائل البحرية Admiralty jurisdiction اذا لم تزد قيمة الحق المدعى به عن ألف جنيه ، وذلك بالشروط المنصوص عنها فى المادة ٥٧ من قانون تنظيم القضاء Administration of Justice Act, 1956 وطبقا لهذا القانون تختص المحكمة العليا High Court بالمنازعات البحرية ووردت فى المادة الأولى فقرة خاصة باختصاصها بالمسائل التى تنجم عن مطالبات منشؤها أفعال التضحية فى سبيل السلامة العامة ، وفى الولايات المتحدة الامريكية ينعقد الاختصاص للمحاكم الاقليمية District Courts وهى محاكم اتحادية - لاوندز وردولف رقم ٤٦٥ وما بعده .

(٢) على يونس رقم ٦٠٠ ، ريبير ج ٣ رقم ٢٣٣١ ويرى أن القنصل الفرنسى فى الخارج لا يكون مختصا الا اذا كان جميع أصحاب المصالح من الفرنسيين ، فاذا كان بينهم أجنبيا تعين أن يقبل هذا الاختصاص، وانظر لكلير ص ٧٩

ويرفع أصحاب الحق في البضائع دعوى المساهمة في الخسارة المشتركة على الربان باعتباره ممثلا للمجهز ، كما يجوز للربان رفع الدعوى على الوكيل بالعمولة عن الشاحن ، ولهذا الوكيل أن يرجع بما يحكم به عليه على موكله ، وتقبل الدعوى ضد من يدعي صفة المرسل اليه ويتعهد بالموافقة على تسوية الخسارة المشتركة بعد إتمامها ، وله أن يرجع بما يحكم به عليه على من يكون قد تصرف لحسابه ومصلحته[1] .

٣٤٨ – ويقع عبء إثبات شروط تحقق الخسارة المشتركة على من له مصلحة في ذلك ، وهو من يرفع دعوى المساهمة في الخسارة المشتركة ، ويعتبر ذلك تطبيقا للقواعد العامة[2] ، وقد سارت قواعد يورك وأنفرس على نفس المنوال ، فقد نصت القاعدة E على أن عبء الإثبات يقع على عاتق من يطالب بالمساهمة في الخسارة المشتركة بأن يقيم الدليل على أن الخسارة المادية أو الخسارات المصروفات تعتبر خسارة مشتركة[3] ، وهذه القاعدة تقرر حقيقة أولية truism وقد وضعت رغم ذلك ضمن قواعد يورك وانفرس لمواجهة حالات تطبيقها في محاكم لا تثار أمامها كثيرا منازعات متعلقة بالخسارات المشتركة ، وحتى لا يقبل مصفو الخسارات المشتركة في نطاق هذه الخسارات سوى ما يقوم دليل في توفر صفة الخسارة المشتركة لها ، بعد أن لوحظ تساهلهم في إضفاء هذه الصفة .

٣٤٩ – ودعوى الخسارة المشتركة دعوى شخصية مباشرة موضوعها الوفاء بالتزام المساهمة في الخسارة ، وينشأ هذا الالتزام خلال المخاطرة البحرية في إثر التضحية التي يقوم بها الربان في سبيل السلامة العامة ، ومتى أسفرت تسوية الخسارة المشتركة عن التزام المساهم بدفع حصته في الخسارة المشتركة فإن إلتزامه

---

(١) علي جمال الدين رقم ٧٧٦ ومشار فيه الى حكم محكم إكس في ٣ يونيو ١٩٢٦ ، ملحق دور ٤ ص ٥٧٩

(٢) وهذا لا يعني أن الخسارة الخاصة هي الأصل ، وأن الخسارة المشتركة استثناء يتعين إثباته ريبير ج ٣ رقم ٢٣٢٩ مكرر :

"Il n'y a ni règle, ni exception, mais simple application du principe général : actori incumbit probatis."

(٣) Rule E. "The onus of proof is upon the party claiming in general average to shaw that the loss or expense claimed is properly allowable as general average."

يتحدد بالقيمة التى تقدر بها مصالحه المشاركة فى المخاطرة والتى أنقذت نتيجة التضحية ومن ثم يدخل بقيمتها الفعلية بعد التضحية فى المجموعة المدينة ، وهذا ما يعبر عنه القانون بأن واجب المساهمة فى الخسارة المشتركة يقع على البضائع وعلى السفينة والأجرة ، أو على نصف السفينة والأجرة طبقا للقانون المصرى[1]، كما أن من المقرر أن المجهز يستطيع التخلص من التزامه بالمساهمة فى الخسارة المشترك عن طريق التخلى abandonnement عن السفينة والأجرة إعمالا للمادة ٣٠ من القانون البحرى المصرى[2] و٢١٦ من المجموعة التجارية الفرنسية ، كما أجاز القضاء الفرنسى[3] والرأى الراجح فى الفقه للشاحن حق ترك بضاعته للتخلص من التزامه بالمساهمة فى الخسارة المشتركة تأسيسا على أنه يجب ألا يسأل عن أعمال الربان مسئولية تزيد عن مسئولية المجهز عن هذه الأعمال ، والمجهز هو الذى يعين الربان وهذا الأخير يعتبر وكيله وتابعه فى حين أن الشاحن لا يشارك فى اختياره ولا مراقبة أعماله ، ولذلك ذهب البعض الى أن دعوى المطالبة بالمساهمة فى الخسارة المشتركة ذات طابع عينى تنصب على الأموال التى تشارك فى المخاطرة .

٣٥٠ – ولا يعتبر المدينون فى دعوى المساهمة متضامنين فى مواجهة الدائن ، فالشاحنون لا يتضامنون فى الوفاء بحصص مساهمتهم فى الخسارة للمجهز ، ذلك أن تضامن المدينين مفترض فى المسائل التجارية بشرط أن تنشأ التزامات المدينين

---

(١) انظر القاعدة رقم ١٧ من قواعد يورك وانفرس ، ما سبق رقم ٣٠٩ وهى تقضى بأن المساهمة تكون على أساس القيمة الصافية الفعلية للمصالح التى تشارك فى المخاطرة البحرية ، وانظر فى حكم القانونين المصرى والفرنسى ما سبق رقم ٣١٢

(٢) وكذلك المادة ٣٠ من القانون البحرى العراقى ، ثروت عبد الرحيم – القانون البحرى العراقى ج ١ رقم ٢٣٦ وما بعده

(٣) نقض فرنسى فى ٢ ابريل ١٨٨٤ – دالوز ١–٤٤٩ وانظر فى عرض الرأيين مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٦٦ ، على جمال الدين رقم ٧٧٨ ويذهبان الى أن دعوى المساهمة دعوى شخصية ، وكذلك ريبير ج ٣ رقم ٢٣٤٢ ، وانظر شوفو رقم ٥٦٠ ، وقد ذهب مصطفى كمال طه فى مؤلفه القانون البحرى اللبنانى إلى أن الدعوى ذات طابع عينى بمعنى أنها لا تتجاوز قيمة الأشياء التى أنقذت وتفريعا على ذلك يجوز للشاحن أن يبرأ من التزامه بالاشتراك فى الخسارة عن طريق ترك البضاعة قبل تسلمها، وللمجهز أن يحدد مسئوليته عن حصته فى الخسارة بدفع قيمة السفينة وأجرتها وملحقاتها ، رقم ٤٨٨ ، وقد نصت المادة ٢٧٩ من مشروع القانون البحرى المصرى على أنه يجوز لكل ذى شأن أن يبرئ ذمته من المساهمة فى الخسارات المشتركة وذلك بترك أمواله التى تدخل فى المجموعة المدينة قبل تسلمها .

عن نفس العقد ، والتزام كل من المدينين بالمساهمة فى الخسارة المشتركة مستقل عن التزامات الآخرين ، ومع ذلك استقر العرف على أن يضمن كل من الملتزمين بالمساهمة يسار بعضهم البعض بحيث توزع حصة المعسر منهم على الآخرين بنسبة التزاماتهم أخذا بفكرة التضامن فى تحمل مخاطر الرحلة البحرية[1] . وقد نصت المادة ٢٨٣ من مشروع القانون البحرى المصرى على أنه لا تضامن بين الملتزمين بالمساهمة فى الخسارات المشتركة ، ومع ذلك اذا عجز أحدهم عن دفع كل نصيبه فى هذه الخسارات وزع النصيب على الآخرين بنسبةما يستحقه كل منهم فى الخسارات المشتركة ، ونفس الحكم منصوص عليه فى المادة ٢٧٩من القانون البحرى اللبنانى .

٣٥١ – ولا محل لتطبيق حكم المادة ٢٤٣ من القانون البحرى المصرى[2] التى تنص على أن الدعوى بخسارة بحرية لا تقبل اذاكانت تلك الخسارة عمومية لا تزيد على واحد فى المائة من مجموع قيمتي السفينة والبضائع ، ذلك أن الرأى الراجح فقها وقضاء أن حكم هذه المادة قاصر على العلاقة بين المؤمن والمؤمن له ، وأن المساهمة فى الخسارة المشتركة يقوم الحق فى المطالبة بها مهما قلت الخسارة بالنسبة لمجموع قيمة السفينة والبضائع وذلك فى العلاقة بين المجهز والشاحن ، وأن هذا النص قد ورد فى غير موضعه ، فالمصدر التاريخى له وهو نص ورد فى أمر عام ١٦٨١ جاء فى باب التأمين البحرى ، كما أن النص تخضع لحكمه الخسارات الخاصة وهذه الأخيرة لا شأن لها بالمساهمة ، وقد أيدت محكمة النقض الفرنسية هذا الاتجاه[3]، وليس لهذا النص مقابل فى مشروع القانون البحرى

---

(١) علي يونس رقم ٦٠٤ ، وانظر علي جمال الدين رقم ٧٧٧ والمراجع المشار اليها فيه ويمكن تأسيس هذا التضامن على فكرة التأمين التبادلى assurance mutuelle ريبير ج ٣ رقم ٢٣٣٨ ، وانظر شوفو رقم ٥٥٦ ، لكلير ص ٩٣ وقد أقام رأى هذا التضامن على أن خطر الإعسار يعد نتيجة للخسارة المشتركة ذاتها ، ليون كان ورينو ج ٦ رقم ٩٦٥ ولا يمكن التسليم بهذا القول إذ ليس الإعسار نتيجة مباشرة لفعل التضحية ويتعارض هذا الرأى من القواعد العامة التى تقضى بوجوب أن تكون الخسارة نتيجة مباشرة للتضحية فى سبيل السلامة العامة ، راجع ما سبق رقم ٥١ وما بعده .

(٢) تقابلها المادة ٤٠٨ من المجموعة الفرنسية والتى ألغيت بالقانون رقم ٦٧–٥٤٥ الصادر فى ٧ يوليو ١٩٦٧ بشأن الحوادث البحرية .

(٣) رسالتنا الاعفاءات والمسموحات فى التأمين البحرى رقم ٩٧ وما بعده ، علي جمال الدين رقم ٧٨٢ ، ←

المصرى .

الدفع بعدم قبول دعوى المساهمة :

٣٥٢ - يسرى على دعوى المساهمة فى الخسارة المشتركة الدفع بعدم القبول المنصوص عنه فى المادة ٢٧٤ بحرى و٤٣٥ من المجموعة التجارية الفرنسية ، ومقتضاهما ألا تسمع جميع الدعاوى على الربان بشأن الخسارة التى تلحق البضائع المشحونة إذا صار استلامها دون عمل احتجاج « بروتستو » وكذلك جميع الدعاوى التى ترفع على مستأجر السفينة بشأن الخسارة البحرية اذا سلم الربان البضائع وأخذ الأجرة بدون عمل بروتستو ، وطبقا للمادة ٢٧٥ بحرى تكون البروتستات سالفة الذكر لاغية اذا لم تعلن فى ظرف ثمان وأربعين ساعة ولم يعقبها رفع دعوى للمحكمة فى ظرف واحد وثلاثين يوما من تاريخها . وطبقا لحكم المادتين سالفتى الذكر لا تقبل دعوى الشاحن على الربان ، ولا دعوى الربان على الشاحن ، بشأن المساهمة فى الخسارة المشتركة ، ما لم يقم الشاحن بعمل احتجاج خلال ثمان وأربعين ساعة من استلام البضاعة ورفع الدعوى فى ظرف واحد وثلاثين يوما من تاريخ الاحتجاج . وكذلك لا تقبل دعوى الربان اذا لم يقم بعمل احتجاج خلال ثمان وأربعين ساعة من تسليم البضاعة وقبض الأجرة ورفع الدعوى خلال واحد وثلاثين يوما من تاريخ الاحتجاج .

وحكمة تقرير هذا الدفع واضحة ، وهى الإسراع باجراء التسوية حتى يمكن فى أقرب وقت تقدير قيمة الخسارة التى تترتب على التضحية ، وقيمة العناصر التى تلتزم بالمشاركة فيها ، كما يتعين بانتهاء الرحلة تصفية اتحاد المصالح الذى ينشأ بمناسبة بدء المخاطرة وتحديد المراكز القانونية لأصحاب المصالح قبل أن ينشأ اتحاد جديد ببدء رحلة أخرى[1] .

والدفع بعدم قبول الدعوى لا يسرى الا على دعوى المساهمة فى الخسارات المشتركة المادية ، اذ يقتصر على الخسارة التى تلحق البضائع ، ومن ثم لا يسرى

لكلير ص ٧٧ ، ريبير ج ٣ ص ٣٢٤ هامش ٣ ونقض فرنسى فى ٢٧ ديسمبر ١٨٧١ دالوز ١٨٧٢ - ١ - ٣٦ وسيرى ١٨٧١ - ١ - ٢١٤ ، عكس ذلك مصطفى كمال طه - الوجيز رقم ٥٦٧ ، علي يونس رقم ٦٠٢ ، علي البارودى رقم ٢٧٢ ، سمير الشرقاوى رقم ٦٠٨ ، فاهل رقم ٥٣٦

(١) ريبير ج ٣ رقم ٢٣٣٣ وتسرى على الدفع أحكام الدفع بعد قبول دعوى المسئولية على الناقل البحرى

على دعوى المساهمة فى الخسارات المصروفات[1]، كما أن الدفع ينطبق فى حالة وصول البضاعة تالفة ولا يسرى فى هالك الهلاك الكلى ، فمن شروط انطباقه والتمسك به أن تكون البضاعة قد تسلمها صاحبها دون عمل الاحتجاج وأن يكون الربان قد سلم البضاعة وتسلم الأجرة دون عمل الاحتجاج ، وذلك فى المعياد الموضح فى المادة ٢٧٤ سالفة الذكر . والدفع بعد القبول قاصر على الدعوى التى ترفع بطلب تعين خبراء تسوية الخسارة لتحديد وصف الخسارة وما إذا كانت تعتبر خسارة مشتركة وتوزيع المساهمة على أصحاب المصالح المشاركة فى الرسالة الذين يلتزمون بهذه المساهمة ، أما لو تمت تسوية الخسارة فان دعوى المطالبة بتنفيذ التسوية ومطالبة الملتزم بالمساهمة بدفع نصيبه فيها لا يسرى عليها الدفع بعدم قبول الدعوى لعدم إجراء الاحتجاج ورفع الدعوى فى المواعيد سالفة الذكر ، كما أن الدفع لا يسرى على دعوى التصديق على تسوية الخسارة المشتركة لأن مقتضى المادة ٢٧٤ بحرى أن الدعوى لا تقبل اذا لم ترفع الدعوى خلال واحد وثلاثين يوما من تاريخ عمل الاحتجاج الذى يجب عمله خلال ثمان وأربعين ساعة من تسليم البضاعة ، ودعوى التصديق على التسوية ترفع بعد فترة طويلة من هذا التسليم[2] .

٣٥٣ – وفقا للمادة ٢٨٠ من القانون البحرى اللبنانى « ترد كل دعاوى غرامة الخسائر البحرية المشتركة بهلاك أو ضرر لم يقدم بهما احتجاج معلل بمهلة ثلاثة أيام لا تدخل فيها أيام التعطيل ابتداء من تسليم البضاعة ، ومن ثم قرر القانون دفعا بعدم قبول الدعوى المساهمة فى الخسارة المشتركة اذا لم يقدم احتجاج مسبب خلال ثلاثة أيام من تاريخ تسليم البضاعة ، سواء أكانت الدعوى مرفوعة من الشاحن أم من المجهز ، وهذا الدفع خاص بدعوى المطالبة باثبات الخسارة وتسويتها ولا يسرى على دعوى المطالبة بنصيب الملتزم بالمساهمة فى الخسارة المشتركة[3]..

---

(١) مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٦٧ ، علي يونس رقم ٦٠٢ ، على جمال الدين رقم ٧٨٢ ، علي البارودى رقم ٢٧٢ ، سمير الشرقاوى رقم ٦٠٨٧

(٢) علي جمال الدين رقم ٧٧٥ و ٧٨٢

(٣) مصطفى كمال طه – القانون البحرى اللبنانى رقم ٤٨٩

ونفس حكم القانون اللبناني تضمنته المادة ٢٨٣ من القانون البحرى الليبي[١].

تقادم دعوى المساهمة :

٣٥٤ – لم يرد بشأن تقادم دعوى المساهمة فى الخسارة المشتركة نص فى القانونين المصرى والفرنسى اللذين أخضعا للتقادم السنوى بعض الدعاوى التى تنشأ عن الرحلة البحرية[٢] ، ويذهب الرأى الغالب فى الفقه والقضاء الفرنسيين الى تطبيق التقادم السنوى على دعوى المساهمة فى الخسارة المشتركة ، واذا كان هذا الرأى يتفق مع الضرورات العملية للملاحة البحرية الا أنه ليس ثمة سند له من القانون ، ويتعارض مع نص المادة ٤٣٣ من المجموعة التجارية الفرنسية ، كما أن التقادم السنوى استثناء من القواعد العامة للتقادم لا يجوز القياس عليه ، يضاف الى ذلك أن التقادم السنوى يؤسس على قرينة الوفاء ولا مكان لافتراض هذه القرينة فى مجال الخسارة المشتركة ، هذا وتسوية الخسارات المشتركة تستغرق وقتا طويلا مما لا يتناسب مع تطبيق التقادم السنوى على دعوى المساهمة فى تلك الخسارات[٣] ، وقد أصابت محكمة النقض الفرنسية صحيح القانون حين قضت بأن دعوى المساهمة فى الخسارة المشتركة تخضع فى تقادمها للقواعد العامة ولا يسرى عليها التقادم السنوى[٤] ، وحين صدر هذا الحكم كانت مدة التقادم طبقا للقواعد العامة ثلاثين سنة ، وهى مدة طويلة لا تتناسب مع طبيعة سرعة الرحلات البحرية وضرورة تصفية المنازعات التى تثيرها ، ولكن خفف من هذا العيب فى فرنسا أن القانون الذى صدر فى ١٨ أغسطس عام ١٩٤٨[٥] خفض

---

(١) سمير الشرقاوى – القانون البحرى الليبى رقم ٥٣٤

(٢) المادتان ٢٧١ بحرى مصرى و٤٣٣ من المجموعة التجارية الفرنسية ، وعندما صدر قانون الحوادث البحرية فى فرنسا رقم ٥٤٥ عام ١٩٦٧ نصت المادة ٤٠ منه على تقادم الدعاوى الناشئة عن الخسارة المشتركة بمضى خمس سنوات تبدأ من تاريخ انتهاء الرسالة البحرية .

(٣) مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ٥٦٨ ، علي يونس رقم ٦٠٣ ، علي جمال الدين رقم ٧٨٢ ، على البارودى رقم ٢٧٣ ، ريبير ج ٣ رقم ٢٣٣٤ ، شوفو رقم ٥٤٩ لكلبر ص ٧١ ٨١

(٤) نقض فرنسى فى ٩ يناير ١٩٣٤ دالوز الأسبوعى ١٩٣٤–١٢٩ ، ونقض فرنسى فى أول يوليو ١٩٣٦ دالوز الأسبوعى ١٩٣٦–٥٠٥

(٥) أضاف هذا القانون المادة ١٨٩ مكرر الى المجموعة التجارية الفرنسية .

مدة التقادم بالنسبة للالتزامات بين التجار المتصلة بحاجات تجارتهم الى عشر سنوات ، ومن ثم يجب تطبيق هذا التقادم العشرى على دعوى المساهمة فى الخسارة المشتركة ، وذلك فى فرنسا ، حين تثور بشأن التزامات بين تجار إذا تعلقت بتجارتهم وهو الوضع الغالب[1] .

٣٥٥ – وقد وضعت تشريعات أخرى مددا خاصة قصيرة لتقادم دعوى المساهمة فى الخسارة المشتركة ، فمدة التقادم سنة واحدة طبقا للقانون الألمانى ، والقانون اليابانى الذى تبدأ فيه مدة التقادم من يوم انتهاء تسوية الخسارة المشتركة ، ومدة التقادم سنتان طبقا للقانون الهولندى[2] ، وقد نصت المادة ٤٠ من قانون الحوادث البحرية الفرنسى رقم ٥٤٥ الصادر عام ١٩٦٧ على أن مدة التقادم خمس سنوات تبدأ من تاريخ انتهاء الرسالة البحرية .

وفى مصر يتعين تطبيق التقادم طبقا للقواعد العامة وهى خمس عشرة سنة ، وقد راعى واضعو مشروع القانون البحرى أنها مدة طويلة ، فنص فى المادة ٢٨٥ على أن تتقادم دعوى الاشتراك فى الخسارات المشتركة بمضى سنتين من يوم وصول السفينة الى الميناء الذى كان معينا لوصولها أو الى الميناء الذى انقطعت فيه الرحلة البحرية ، وينقطع التقادم بالإضافة الى الأسباب المقررة فى القانون المدنى بتعيين خبير التسوية وفى هذه الحالة يسرى تقادم جديد بالمدة نفسها من تاريخ التوقيع على تسوية الخسارات المشتركة أو من التاريخ الذى اعتزل فيه خبير التسوية. ومدة التقادم سنتان فى القانون البحرى اللبنانى ، فقد نصت المادة ٢٨١ على أن يسقط بحكم مرور الزمن حق دعوى التحاص بعد سنتين من وصول السفينة الى آخر مرفأ تقصده البضاعة التى كانت فى السفينة وقت الاهلاك أو الى مكان انقطاع السفر ، مع أن مدة التقادم بالنسبة للدعاوى التى تنشأ عن عقد النقل البحرى هى سنة من تاريخ انتهاء السفر ، وبذلك تقضى المادة ٢١٧ من القانون البحرى اللبنانى؛ وقد زيدت مدة تقادم دعوى الاشتراك فى الخسارة المشتركة بجعلها سنتين لأن إجراءات تسوية هذه الخسارة إجراءات معقدة تستغرق فترة تتجاوز سنة فى

---

(١) يمكن أن تكون دعوى الخسارة المشتركة غير متدرجة تحت هذا الوصف حين تتعلق الخسارة المشتركة بشحنات لا يكون مرسلها أو صاحبها الحق فيها تاجرا ولا يكون نقلها عملا تجاريا من جانبه

(٢) ريبير ج ٣ رقم ٢٣٣٤ ص ٣٢١ هامش ٤

الغالب[1] ، وفي القانون البحري الليبي يسقط بالتقادم حق دعوى التوزيع بعد سنتين من وصول السفينة إلى آخر ميناء تقصده البضاعة التي كانت في السفينة وقت الهلاك والمقصود به الميناء الذي كان معينا لوصول السفينة ، وبعد سنتين من وصول السفينة إلى المكان الذي انقطع فيه السفر[2] .

المبحث الثاني

ضمانات الوفاء بالمساهمة

الفرع الأول – حق الامتياز

٣٥٦ – يستطيع الدائن بالمساهمة في الخسارة المشتركة إتباع طرق التنفيذ بدينه طبقا للقواعد العامة ، لكن القانون البحري زوده بضمانات خاصة ، فللمجهز حين يكون هو الدائن بالمساهمة امتياز قررته المادة ٢٦٥ بحري مصري والمادة ٤٢٨ من المجموعة التجارية الفرنسية[3] ، وهما تقضي[ان] بأن ل[لر]بأن والملاحين امتياز على البضائع أو الثمن المتحصل منها وذلك لاستيفاء قيمة حصة البضائع في المساهمة ، كما تقرر امتياز المجهز بمقتضى المادة ١٢٦ بح[ر]ي مصري التي نصت على أن للربان التقدم والأو[لوي]ة على جميع الدائنين في استيفاء أجرته والخسارات البحرية والمصاريف المستح[قة] على البضائع المشحونة في سفينته ، ويزول هذا الامتياز إذا انقضت مدة خمسة عشر يوما على تسليم البضائع وإذا انتقلت ليد شخص آخر حسن النية اذ أن الامتياز يتعطل حينئذ بتطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية[4] ، كما تقضي المادة ١٢٧ بحري مصري بأنه اذا أفلس الشاحنون أو المطالبون بحق على البضائع قبل انقضاء الخمسة عشر يوما المذكورة في المادة

(١) مصطفى كمال طه – القانون البحري اللبناني رقم ٤٩٠

(٢) سمير الشرقاوي – القانون البحري الليبي رقم ٥٣٦

(٣) ألغيت هذه المادة بصدور قانون الحوادث البحرية رقم ٥٤٥ لسنة ١٩٦٧ الذي نصت المادة ٤٢ منه على أن للمجهز امتياز على البضائع ضمانا لاستيفاء حقه في المساهمة في الخسارة المشتركة ، ويظل هذا الامتياز على البضائع أو ثمنها مدة خمسة عشر يوما بعد تسليمها ما لم تنتقل الى يد الغير .

(٤) نص القانون البحري اللبناني على أن للمجهز امتياز على البضائع لضمان استيفاء حقه في الخسارة المشتركة ويظل هذا الامتياز قائما مدة خمسة عشر يوما بعد تسليم البضائع ما لم تنتقل ليد الغير ، الفقرة الأولى من المادة ٢٧٨ ، مصطفى كمال طه – القانون البحري اللبناني رقم ٤٩٢ ، ونفس الحكم مقرر في المادة ٢٨١ من القانون البحري الليبي – سمير الشرقاوي رقم ٥٣٥

١٢٦ يبقى امتياز الربان على البضائع ويقدم على جميع دائنى المفلسين لاقتضاء ما هو مستحق له من الأجرة والمصاريف والخسارات [١].

ويقوم امتياز المجهز على أن دينه الخاص باقتضاء حقه فى المساهمة قد أُنفق فى سبيل الحفاظ على البضائع التى يرد عليها الامتياز ، وذهب رأى الى أن المجهز يمارس هذا الامتياز باسم جميع أصحاب الشأن ولصالح كل من المجموعتين الدائنة والمدينة [٢].

٣٥٧ – وحين يكون الشاحنون هم الدائنون للمجهز بالمساهمة فى الخسارة المشتركة فان المادة الأولى فقرة ٣ من القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ فى شأن الامتيازات والرهون البحرية تقرر لهم امتيازا على السفينة وأجرتها وملحقاتها ضمانا للوفاء بحصتها فى الخسارة المشتركة ، وهو امتياز فى المرتبة الثالثة بين مراتب الديون الممتازة ، وعلة تقرير هذا الامتياز أن التضحية التى تُلحق خسارة بالشاحن تم بقصد إنقاذ السفينة وباقى العناصر المشاركة فى الرحلة ، ولولا التضحية لهلكت السفينة وضاعت على الدائنين حقوقهم [٣]. وقد نص القانون البحرى اللبنانى على امتياز الشاحن على السفينة وأجرتها ضمانا للوفاء بحصتها فى الخسارة المشتركة فى المادتين ٤٨ و ٢٧٨ [٤].

ويستطيع الشاحن أن يوقع الحجز التحفظى على السفينة طبقا لأحكام معاهدة بروكسل عام ١٩٥٢ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز على السفن

---

(١) تقابلها المادة ٣٠٨ من المجموعة التجارية الفرنسية ، ويلاحظ أن طول الفترة التى تستغرقها التسوية تجعل استفادة المجهز من هذا الامتياز أمرا نادرا ، انظر لكلير ص ٩٤

(٢) ديجاردان ج ٤–١٠٦٩ مشار اليه فى علي جمال الدين رقم ٧٧٩

(٣) مصطفى كمال طه رقم ٩١ و ٥٧٠ ، علي يونس رقم ١٧٦ و ٦٠٤ ، علي جمال الدين رقم ٧٨٠

(٤) مصطفى كمال طه – القانون البحرى اللبنانى رقم ٤٩٢ ، ونفس الحكم تضمنه القانون البحرى الليبى فى المادتين ٤٨ و ٢٨١ سمير الشرقاوى رقم ٥٣٥ ، كما نصت الفقرة الثالثة من المادة ٥٩ من مشروع القانون البحرى العراقى على امتياز من المرتبة الثالثة لدين حصة السفينة فى الخسارات المشتركة ، وتقضى المادة ٣٠٧ من نفس المشروع بأن الديون الناشئة عن الخسارات المشتركة تعتبر ممتازة ، كما كما تستوفى مصاريف تسوية الخسارات المشتركة بالأولوية على ما عداها من الديون – ثروت عبد الرحيم القانون البحرى العراقى ج ١ رقم ١٥١ كما نصت على ذلك المادة ٢٨٢ من مشروع القانون البحرى المصرى .

فى الأحوال التى تنطبق فيها هذه المعاهدة[1] التى لا تجيز الحجز الا بمقتضى دين بحرى maritime claim وتضمنت المادة الأولى تعدادا لمصادر الحقوق والديون التى يجوز توقيع الحجز التحفظى بمقتضاها ومن بينها الخسارات المشتركة ، ويجوز طبقا للمادة الخامسة من المعاهدة رفع الحجز التحفظى عن السفينة اذا قدم المحجوز عليه كفالة أو ضمانا عينيا ، وقد تضمن مشروع القانون البحرى المصرى أحكام الحجز التحفظى على السفن فى المواد من ٨٣ الى ٩٠ .

الفرع الثانى – حق حبس البضائع

٣٥٨ – لم يقرر المشرع المصرى للمجهز حق حبس البضاعة لحين استيفاء حصتها فى المساهمة فى الخسارة المشتركة ، مع أن هذا الحق أكثر فعالية فى ضمان حق المجهز من تقرير الامتياز سالف الذكر له ، وكل ما للمجهز طبقا للمادة ١٢٥ بحرى أن يطلب إيداع البضاعة لدى شخص أمين لحين دفع المستحق له من مساهمتها فى الخسارة المشتركة ، وإذا كانت البضاعة قابلة للتلف للمجهز أن يطلب بيعها الا اذا قدم المرسل اليه كفيلا بالدفع، واذا لم يكن دين الخسارة المشتركة حال التوزيع للمجهز أن يطلب إيداع مبلغ يقدره القاضى أو تقديم كفيل معتمد[2] .

---

(١) مصطفى كمال طه – الوجيز رقم ١٣٢ . على يونس رقم ٢٣٦ وقد انضمت مصر الى المعاهدة بالقانون رقم ١٣٥ لسنة ١٩٥٥ مع تحفظين ، ولم ينظم القانون البحرى اللبنانى الحجز التحفظى على السفن – مصطفى كمال طه رقم ١١٠ وكذلك القانون البحرى الليبى – سمير الشرقاوى رقم ١٣٧ . ومن ثم تنطبق فى شأن هـذا الحجز القواعـد العامـة مع مراعاة الأحكام الخاصـة التى تتفق مـع طبيعة السفن . وقد استمد مشروع القانون البحرى العراقى أحكام الحجز التحفظى من معاهدة بروكسل سالفة الذكر ، ثروت عبد الرحيم – القانون البحرى العراقى ج ١ رقم ٢١١ وما بعده .

(٢) انظر ما سبق رقم ٣٣٩ ، وقد نظمت القاعدة ٢٢ من قواعد يورك وانفرس ايداع الشاحنين لمبالغ على ذمة تسوية الخسارة deposits راجع ما سبق رقم ٣٣٨ وما بعده . ومن الغريب أن المجموعة التجارية الفرنسية لم تقرر للمجهز حق حبس البضاعة ، وليس له سوى الحقوق المقررة فى المادة ١٢٥ بحرى مصرى التى تقابلها المادة ٣٠٦ من المجموعة التجارية الفرنسية ، مع أن أمر عام ١٦٨١ قرر حق حبس البضائع للمجهز ، ويعلل البعض ذلك بأن حق الحبس غير مقرر بالنسبة لاستيفاء أجرة النقل فلا يجوز تقريره ضمانا لاستيفاء حصة البضاعة فى المساهمة ، انظر ريبير ج ٣ رقم ٢٣٤٠ ، هارل كورت – الملزمة ٩ رقم ٤٦ ، لكلير ص ٩٤ وبصدور قانون الحوادث البحرية الفرنسى رقم ٥٤٥ عام ١٩٦٧ تقرر للربان فى المادة ٤١ حق حبس البضائع ما لم تقدم كفالة . وحق الحبس مقرر فى القانون اللبنانى بالمادة ٢٧٧ وفى القانون الليبى بالمادة ٢٨٠ بحرى .

وقد نصت المادة ٢٨١ من مشروع القانون البحرى المصرى على تقرير حق الحبس ، فقد قضت بأنه يجوز للربان أن يمتنع عن تسليم البضائع التى يجب أن تساهم فى الخسارات المشتركة إلا اذا قدم صاحبها ضمانا كافيا لدفع نصيبها من الخسارات المشتركة ، واذا لم يتفق الطرفان على الضمان يعرض الأمر على قاضى الأمور الوقتية لتعيين خبير لإجراء تقدير مؤقت للاشتراك فى الخسارات ويحدد الضمان وفقا لهذا التقدير ، وللقاضى أن يأمر ببيع البضائع كلها أو بعضها للحصول على هذا الضمان ، وتتبع فى البيع أحكام التنفيذ على الأشياء المرهونة رهنا تجاريا .

٣٥٩ – وفى النظام الانجليزى يمكن التوصل الى قيمة المساهمة فى الخسارة المشتركة عن طريق رفع دعوى [١] ، وعن طريق ممارسة حق الحبس exercise of a lien وواقع الأمر أن حق الحبس الذى استقر عرفا فى النظام القانون الانجليزى لا يعدو أن يكون ضمانا لحق المجهز فى التوصل الى قيمة مساهمة أصحاب البضائع فى الخسارة المشتركة ، وقد أوضح ذلك بجلاء الفقيهان لورد شورلى وجايلز حين ذكرا أن هذا الحق تقرر كوسيلة حماية للمجهز فى الحالات التى لا يمكن فيها عن طريق الدعوى الوصول الى وفاء الملتزمين بحصصهم فى المساهمة[٢] .

وللمجهز حق حبس البضائع حتى يتقاضى حصة مساهمتها فى الخسارات المشتركة[٣] ، ويسقط هذا الحق بتسليم البضاعة لصاحب الحق فى تسلمها ، ومن ثم يسمى فى الفقه الانجليزى الحبس الحيازى possesory lien ويمتد حق الحبس ليشمل جميع البضائع المشحونة بمقتضى عقد نقل واحد ، وعلى ذلك فإن تسليم جزء منها لا يسقط حق المجهز فى حبس باقى البضاعة ، ويماثل حق الحبس فى هذا الصدد حق المجهز فى حبس البضائع لاستيفاء أجرة الشحن[٤] .

٣٦٠ – ونظرا لأن ممارسة المجهز حق الحبس يؤدى الى صعوبات عملية ، إذ تقدير الخسارات المشتركة وتسويتها يستغرقان وقتا طويلا ، كما أنهما يتوقفان

(١) right of action in the courts

(٢) ص ٢١٢ ، وانظر شارلزورث ص ٣٣٥ .

(٣) رفضت محكمة الكويت الكلية فى القضية ٢٢٧ لسنة ١٩٦٦ تجارى تمسك شركة نقل بحرى بحقها فى حبس البضائع لحين وفائها بحصتها فى المساهمة فى الخسارة المشتركة ، وقد ألغت محكمة الاستئناف هذا الحكم وقررت حق الشركة فى حبس البضاعة – الاستئنافين رقم ٣٣٧ و ٣٣٨ لسنة ١٩٦٦ .

(٤) لاوندز ورودلف رقم ٤٥٢ ، ستيفنس وبورى ص ٣٥٥ ، لورد شورلى وجايلز ص ٢١٣ .

على تقويم البضائع لتقدير قيمتها الصافية الفعلية ، ولا يتأتى ذلك عادة إلا بتفريغ البضاعة وفحصها للتعرف على حالتها ، لذلك فقد تقرر في السوابق القضائية الانجليزية أن الربان يمكنه أن يستعيض عن حقه في حبس البضائع بقبول إيداع مبلغ أو تأمين كاف ضمانا للحصول على حصة البضائع في المساهمة في الخسارة المشتركة[1] ، وعملا يتوفر هذا الضمان بتوقيع المسئول عن المساهمة على وثيقة اللويدز بشأن ضمان الوفاء بحصة الملتزم بالمساهمة[2] Llyods Average Bond وبتقديم صاحب الحق في البضاعة مبلغا على ذمة تسوية الخسارة المشتركة[3] deposit .

٣٦١ – وقد تقررت في النظام الانجليزى عدة ضمانات لعدم إساءة استخدام حق المجهز في حبس البضائع ، من ذلك أن حق المرسل اليه في استلام البضاعة يقوم اذا قدم للمجهز أو للربان مبلغا يتناسب مع مدى مسئوليته عن المساهمة في الخسارة المشتركة ، فقد قضى بأن المجهز اذا طالب الشاحن بضمان لمساهمته في تلك الخسارة فيجب أن يكون الضمان معقولا reasonable وتقدير ما اذا كان الضمان معقولا أم لا مسألة موضوعية تتوقف على ظروف الدعوى.ولا يعتبر الضمان المطلوب معقولا اذا تجاوز القدر المتوقع لمساهمة صاحب الحق في البضاعة ، وكذلك حين يتمسك المجهز بأن يسلّم مبلغ الضمان إليه أو لوكيله ، وبالمثل حين يشترط المجهز أن تتم التسوية بمعرفة خبير يتولى هو تعيينه بغير رجوع الى الجهة

---

(١) "The Courts have, therefore decided that the master sufficiently discharges his duty if he accepts a sufficient deposit in cash or other suitable security for the amount owing".

لورد شورلى وجايلز ومشار فيه إلى :

Strange Steel v. Scott (1889) 14App. Cas. 601;

Crooks v. Allan (1879) 5Q.B.33;

Nobel's Explosives v. Rea (1897) 2Com. Cas. 293

(٢) راجع ما سبق رقم ٣٤٠

(٣) راجع ما تقدم بشأن تقديم هذه المبالغ وايداعها أحد البنوك في حساب يفتح باسم ممثل للشاحنين وممثل للمجهز كما تقضى القاعدة رقم ٢٢ من قواعد يورك وانفرس ، رقم ٣٢٨ وما بعده .

القضائية المختصة وأن يُعتبر قرار خبير تصفية الخسارة في حكم قرار المحكم[1] .
ولصاحب الحق في البضاعة أن يرفع دعوى لاستردادها من المجهز أو الربان spıe in detinue إذا أودع مبلغا خزينة المحكمة يتناسب مع مسئوليته عن المساهمة في الخسارة المشتركة ، ولهذا الإجراء فائدة هامة في حالة احتمال إفلاس المجهز ، كما أنه اذا مارس المجهز حقه في حبس البضائع فانه يلتزم بأن يقدم لصاحب الحق فيها ضمانا لما قد تسفر عنه تسوية الخسارة من استحقاق صاحبها مساهمة المجهز ، رغم أن القانون الانجليزى لا يمنح الشاحن أى ضمانات مقابل حق الحبس المقرر للمجهز ، يضاف الى ذلك أن المجهز يمارس حق الحبس على البضائع على نفقته الخاصة ، كما لو قام بتفريغ البضاعة وإيداعها المخازن ، فاذا لم يفقد بأى من هذه الاجراءات حيازة البضاعة فإنه يتحمل مثل تلك النفقات ، وقد استقرت هذه القاعدة في العرف الى أن تغيرت بصدور قانون التجارة البحرية عام ١٨٦٢ Merchant Shipping Act الذى عدّل عام ١٨٩٤ فقد نص على أن مصروفات التخزين تقع على عاتق البضاعة اذا تم تخزينها حين يمارس المجهز عليها حقه في الحبس . ولما كان المجهز ملزما بممارسة حق الحبس لصالح جميع أصحاب المصالح في الرسالة البحرية لا لمصلحته الشخصية فقط[2] ، فان الشاحن

(١) انظر أسباب القاضيين Esher and Lindley في قضية :

Huth v. Lamport (1885-86) 16Q.B.D.432, (1886) 16Q.B.D.735, 736 in the Court of Appeal

وفي القضاء في الولايات المتحدة :

The Santa Ana (1906) 154Fed. Rep. 800;

The Adige (1926) A.M.C. 1670;

The West Arrow (1936) A.M.C. 165

مشار اليها في لاوندز وردلف رقم ٤٥٩ ص ٢٤٦ هامش ٢٥ و٢٦

(٢) "The shipowner has, at common law, a lien on the cargo while in his possession or in that of his servants as a carrier, not only for the freight, but also for the cargo's share of general average."

لاوندز وردلف رقم ٤٥٢ وفي نفس المعنى يقول لورد شورلى وجايلز ص ٢١٢ و٢١٣ .

"Lien... is exercised by the master who is regarded as the agent of all the parties for the purpose of inforcing the lien; as such he is bound to take reasonable steps for safeguarding their interests."

يمارس بطريق غير مباشر حق حبس بضائع الآخرين لحين سدادها حصتها فى المساهمة فى الخسارة المشتركة التى تلحقه وذلك عن طريق المجهز ، واذا أهمل المجهز فى استخدام حقه فى الحبس وأضر ذلك بعض الشاحنين كان مسئولا فى مواجهتهم عن تعويض الضرر ، ويتحقق هذا الضرر اذا سلم المجهز لكل صاحب حق بضاعته دون أن يمارس حق الحبس أو يطلب ضمانا لوفاء كل منهم بحصته فى المساهمة فى الخسارة المشتركة ولم يتمكن صاحب البضاعة التى لحقتها الخسارة أو الهلاك نتيجة التضحية من الحصول على مساهمة باقى البضائع فى الخسارة المشتركة .

خاتمة

٣٦٢ – قدمنا فى هذا الكتاب نتائج أبحاث فى موضوع الخسارات البحرية المشتركة وجهنا فيه الاهتمام بقدر ما وسعنا الجهد الى إيضاح أحكام هذا النظام القانونى الذى عُرف منذ ما يقرب من ثلاثة آلاف عام ، وتطور على مر الزمن ملازما لتطور الملاحة البحرية حتى استقر فى التشريعات البحرية أحكاماً قانونية تعتبر من خصائص القانون البحرى التى تميزه بذاتية خاصة ، ذلك أن من العوامل الهامة التى فرضت استقلال القواعد المنظمة للتجارة البحرية تلك المخاطر الكبيرة التى تتعرض لها الرحلات البحرية ، هذه الأخطار التى تنجم عنها فى بعض الأحوال خسارات جسيمة قد تصل الى هلاك الرسالة البحرية بأكملها ، مما أدى الى ابتداع عقد التأمين البحرى ، وقرض المخاطر الجسيمة ، ونظام الخسارات المشتركة ، وكلها نظم تؤدى الى رفع بعض مخاطر الملاحة البحرية عن كاهل المشتغلين بها ومن يستخدمونها وسيلة للنقل إما بنقلها الى غيرهم ، وإما بتوزيعها بينهم[1] .

ولما نظمت القوانين البحرية أحكام الخسارات المشتركة وتباينت هذه الأحكام رغم استنادها جميعا الى مبدأ المساهمة فى الخسارة المشتركة فقد اقتضى الأمر توحيدا دوليا لقواعد الخسارات المشتركة ، وأسفرت الجهود الدولية عن صياغة حلول جلاسجو عام ١٨٦٠ ثم تطورت تلك الصياغة عدة مرات حتى استقرت فى قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ المعدلة عام ١٩٧٤ ، وقد ركزنا البحث على هذه القواعد لأهميتها من الناحية العملية إذ تحيل اليها أغلب وثائق التأمين على السفن والبضائع، وسندات الشحن البحرى ، ومشارطات تأجير السفن ، وأوضحنا فى نفس الوقت أحكام التشريعات البحرية فى مصر وفرنسا ، وفى تشريعات دول عربية أخرى ومشروعات قوانينها البحرية ، وأحام النظام الانجلوسكسونى ، ومن ثم كانت الدراسة مقارنة بين هذه النظم القانونية المختلفة .

٣٦٣ – وبعد تمهيد أشرنا فيه الى تطور قواعد المساهمة فى الخسارات المشتركة فى القوانين البحرية وفى قواعد يورك وانفرس كان منطقيا أن نبين شروط تحقق

---

(١) مقالنا عن ذاتية القانون البحرى ، مجلة القانون والاقتصاد التى كانت تصدرها هيئة القانون والاقتصاد فى جامعة البصرة – العدد الأول والثانى ص ٥٥ وما بعدها .

الخسارة المشتركة ، ثم عرضنا للمسائل القانونية التى تتصل بتحقق هذه الخسارات فعرضنا لأثر الخطأ الذى يصدر عن أحد أصحاب المصالح فى الرسالة البحرية على تحقق الخسارة المشتركة ، وأثر شروط الإعفاء من المسئولية على الحق فى المطالبة بالمساهمة فى تلك الخسارة ، ثم تناولنا أثر كل من العيب الذاتى والخسارة الخاصة على تحقق الخسارة المشتركة .

٣٦٤ – ثم أوضحنا صور الخسارات البحرية المشتركة ، وهى الخسارات المادية التى تتحقق عند التضحية بالبضائع أو جانب منها ، أو بالسفينة أو أجزائها أو مهماتها ، والخسارات التى تتحقق فى صورة نفقات تستوجبها السلامة العامة للرحلة البحرية ومن ثم تعرف بالخسارات المشتركة المصروفات ، وهى قد تكون خسارة مشتركة بطبيعتها ، أو بحكم سبب إنفاقها ، كما أن هنالك مصروفات تنفق بدلاً من خسارة لو تحققت لاعتُبِرت خسارة مشتركة ، وتعرف بالمصروفات البديلة ، وقد تناولنا كل هذه الأنواع بالدراسة والتحليل ، خاصة وأن الخسارات المشتركة تتحقق غالبا فى صورة خسارات نقدية بعد أن أدى تطور الملاحة البحرية وصناعة السفن الى الحد من التضحيات المادية .

٣٦٥ – وعرضنا بعد ذلك لتسوية الخسارة البحرية المشتركة ، فحددنا القواعد التى تحكم تسويتها ، وكيفية تحديد المجموعة الدائنة التى تمثل المصالح التى تلحقها الخسارة نتيجة التضحية فى سبيل السلامة العامة وتستحق مساهمة المصالح الأخرى فى تلك الخسارة ، ثم لتحديد المجموعة المدينة التى تلتزم بالمساهمة ، وبينا طريقة إجراء تسوية الخسارة المشتركة ، ثم عرضنا لدعوى المساهمة فى الخسارات المشتركة والضمانات التى تكفل هذه المساهمة وهى حق الامتياز ، وحق حبس البضائع لحين وفاء أصحابها بحصتها فى المساهمة .

٣٦٦ – وتبقى بعد ذلك كلمة حول تقدير نظام الخسارات المشتركة ، اذ تتردد بين حين وآخر فكرة تدعو الى عدم ضرورة بقاء هذا النظام ووجوب إلغائه استنادا الى ما يشوبه من تعقيد وصعوبات عملية خاصة فيما يتعلق بتسوية الخسارات المشتركة وما تتطلبه من جهد ونفقات ، ويتضح ذلك اذا ما لوحظ أن السفينة تحمل فى العصر الحاضر كميات هائلة من البضائع تشحن بمقتضى آلاف من سندات الشحن فى أغلب الأحوال ، الأمر الذى يرفع عدد أصحاب المصالح

المشاركة في الرحلة البحرية ، ويؤدى بالتالى الى زيادة تعقيد تسوية ما قد يقع من خسارات مشتركة ، كما يستند أصحاب دعوة الإلغاء الى أن نظام الخسارات المشتركة كان له ما يبرره فى الملاحة البحرية القديمة حين كانت التضحية فى سبيل السلامة العامة تقع غالبا عن طريق إلقاء الحمولة أو بعضها فى البحر ومن ثم كان الشاحنون هم أصحاب الحق فى مطالبة المجهز بالمساهمة فى الخسارة المشتركة ، أما الآن وفي ظل الملاحة الحديثة فان الخسارة المشتركة تتحقق فى صورة خسارات نقدية أى مصروفات ينفقها المجهز فى سبيل السلامة العامة الأمر الذى يفسح المجال لحالات من الغش حين يدّعي المجهز إنفاق مبالغ لهذه الغاية وكذلك حين يبالغ فى تقديرها لو أنه أنفقها فعلاً ، كما يسوق أصحاب فكرة الإلغاء حجة مضمونها أن تطور نظم التأمين البحرى وانتشاره جعل منه وسيلة يمكن الاكتفاء بها عن نظام المساهمة فى الخسارات المشتركة اذ أن التأمين يؤدى الى نفس النتيجة، وذلك بحصول من تلحقه الخسارة نتيجة التضحية على تعويض عن تلك الخسارة من المؤمن ، ويندر اليوم أن تكون السفينة أو البضائع غير مؤمن عليها بحيث يتحمل أصحابها مخاطر الرحلة البحرية ، وهم يستندون أيضا الى الصعوبات التى يثيرها اختلاف القوانين البحرية فى تنظيمها للخسارة المشتركة ، وحتى بعد محاولات التوحيد الناجحة فقد بقيت اختلافات بين أحكام قواعد يورك وانفرس وبعض التشريعات البحرية الأمر الذى يوضح أن نظام الخسارات البحرية فى مجموعه مشوب بالتعقيد ومن ثم فهو جدير بالالغاء ، ويبقى فى رأيهم بعد إلغاء النظام أن يتحمل كل صاحب مصلحة فى الرسالة البحرية ما يلحقه من خسارة تنشأ عن التضحية فى سبيل السلامة العامة كما يتحمل وحده الخسارة الخاصة ، ويمكن أن يعوضه المؤمن عن تلك الخسارات كلها[1] .

٣٦٧ – وهذه الحجج والمبررات لا ترقى فى نظرنا الى مرتبة الإقناع ، بل على العكس نرى أن نظام الخسارات المشتركة له من المبررات ما يجعل بقاءه خيرا من إلغائه ، فهو نظام يتخذ من العدالة قاعدة يستند اليها ، كما أن الضرورات

---

(١) فى عرض حجج المنادين بالغاء نظام الخسارات المشتركة لاوندز وردلف رقم ١١٠١ وما بعده ، ريبير ج ٣ رقم ٢٢٣ ، شوفو رقم ٥٢١ ، هارل كورت – الملزمة ٤ رقم ١١٧ . ويميل المؤمنون فى هيئة اللويدز الى إلغاء التفرقة بين الخسارة المشتركة والخسارة الخاصة .

العملية تستوجب بقاءه ، والتأمين لا يمكن الاكتفاء به عن نظام المساهمة فى الخسارات المشتركة اذ قد تكون السفينة أو البضائع غير مؤمن عليها ، كما أن التأمين قد لا يغطى كل الأضرار التى تلحق المؤمن له ، خاصة أن الصورة الغالبة للخسارات المشتركة صورة الخسارات المصروفات وهى خسارات لا يضمنها المؤمن فى أغلب الأحوال لصعوبة تحديد مبلغ التأمين وبالتالى قسط التأمين ، ومن ثم لا يمكن الاستعاضة بالتأمين عن نظام توزيع هذه الخسارات المصروفات على من يفيدون من التضحية .

وواقع الأمر أن الصعوبات التى تترتب على إلغاء نظام الخسارات المشتركة تزيد عن الصعوبات التى تلازم بقاءه اذ يتعين لهذا الالغاء إجماع تام من جميع المشرعين ، واتفاق جماعى من المجهزين والشاحنين ، وهو أمر ليس باليسير تحققه ، بدليل أن الاجماع على تنظيم قانونى واحد لنظام الخسارات المشتركة لم يتحقق بعد ، وهو أمل نرجو أن يتحقق قريبا .

٣٦٨ – وأهم سبب يبرر بقاء نظام الخسارات المشتركة يتمثل فيما يحققه من حفاظ على الأرواح حينما تتعرض الرسالة البحرية لخطر يهددها بالهلاك ، ففى ظل هذا النظام يتخذ الربان قراره بالتضحية من غير تردد ولا يضع فى اعتباره ترجيح مصلحة المجهز على مصالح الشاحنين طالما أن المستفيدين من الخسارة التى تترتب على التضحية يلتزمون بالمساهمة فيها ، ويتوقف على اتخاذ الربان قراره بالتضحية فى أناءة وشجاعة وبمطلق اختياره إنقاذ الأرواح والأموال[1] .

وفى رأينا أنه مما يخفف من الصعوبات العملية التى تعترض تسوية الخسارات المشتركة تحديد مبلغ معين كخسارة تقع على عاتق من تصيبه حتى لو توفر لها وصف الخسارة المشتركة ، وما زاد عن هذا الحد يساهم فيه من يفيدون من التضحية ، ومن ثم تستبعد الحالات التى تكون فيها الخسارة المشتركة ضئيلة القيمة ، على أن يرد بذلك شرط صريح فى سند الشحن أو مشارطة تأجير السفينة

---

(١) "On its being performed with coolness, courage and discretion, the whole property and the lives of all depends"

لاوندز وررودلف رقم ١١

أو وثيقة التأمين . ويكفى دليلا على أهمية نظام الخسارة المشتركة وما يحققه من مزايا أنه بقى على مر العصور منذ نشأته ، وتدرج حتى استقر فى جميع التشريعات البحرية كنظام متميز يعتبر من خصائص القانون البحرى وشواهد ذاتية الخاصة ، وخلال المؤتمرات التى عقدت مرارا للنظر فى صياغة قواعد يورك وانفرس لم يناد أحد من ممثلى المجهزين والمؤمنين بالغاء نظام الخسارات المشتركة مما يدل على رغبة الغالبية العظمى ممن يهمهم أمر هذا النظام فى بقائه كما هو ، مرتكزا على عدالة قواعده .

٣٦٩ – وتنظم بعض التشريعات البحرية العربية الخسارات المشتركة تنظيما عصريا يتفق مع قواعد يورك وانفرس عام ١٩٥٠ فى الأمور الجوهرية ، الا أن التشريع المصرى ما زال مبتعدا عنها فى مسائل هامة أولها أن المجهز يدخل فى المجموعة المدينة بنصف قيمة السفينة والأجرة ، مستمدا هذا الحكم من المجموعة التجارية الفرنسية ، ولكن مشروع القانون البحرى استمد أحكامه من قواعد يورك وانفرس ، بل أشار اليها صراحة كمصدر من مصادر تلك الأحكام حين نصت المادة ٢٦٢ على أنه اذا لم يوجد اتفاق أو نص تطبق القواعد المقررة فى العرف البحرى وخاصة قواعد يورك وانفرس . كذلك لم ينظم التشريع البحرى الكويتي كثيرا من المسائل الجوهرية ، كالنقل والحوادث البحرية والخسارات المشتركة ، التى ورد بشأنها نص فى قانون السفر الذى صدر عام ١٩٤٠ مقررا صورة شاذة لتلك الخسارات ، إذ تقضى المادة ٢٥ بأنه « اذا اضطر الربان الى إلقاء قسم من حمولة السفينة من جراء خطر مداهم يخشى منه الضرر على السفينة والأرواح سواء فى البحر أو البر فعليه أن يتدارك الأمر والذى يبقى من الأموال بعد الرمية يوزع على المحملين . . . وأما السفينة والبحرية فلا عليهم شئ واذا فى السفينة حمل الى شخص أجنبي فحكمه حكم أموال الكويت » . ومقتضى هذا النص أن المشاركين فى المخاطرة لا يسهمون فى الخسارة المشتركة وإنما يقتسمون ما يبقى من البضائع بعد إجراء التضحية ، كما أن المجهز لا يسهم فى الخسارة المشتركة . ونرجو أن يصدر قريبا قانون بحرى كويتي يتمشى مع الاتجاهات الحديثة متضمنا أحكام المعاهدات العديدة التى تنظم العلاقات التجارية البحرية والقواعد الدولية التى

---

(١) ثروت عبد الرحيم – القانون البحرى الكويتى ١٩٧٢–١٩٧٣ (طباعة رونيو) ص ١٣

بُذل في صياغتها جهد مشترك بين الدول كقواعد يورك وانفرس بشأن الخسارات المشتركة .

٣٧٠ – ونلفت النظر الى أن فقهاء الشريعة الاسلامية عرضوا لحكم التضحيات التى تقع عندما تتعرض الرحلة البحرية لخطر يهددها ، من ذلك ما جاء بكشاف القناع منه أنه « لو أشرفت السفينة على الغرق فالواجب على الركبان إلقاء بعض الأمتعة حسب الحاجة دفعا لأعظم المفسدتين بأحقهما ، لأن حرمة الحيوان أعظم من حرمة المتاع ويحرم إلقاء الدواب المحترمة حيث أمكن التخفيف بالأمتعة ، وإن الجأت الضرورة إلى القاء الدواب جاز القاؤها ، صونا للآدميين لأنهم أعظم حرمة ، والعبيد كالأحرار ، لاستوائهم فى الحرمة ، وإن تقاعد الركبان حال الاشراف على الغرق عن القاء المتاع أو مع الدواب مع الامكان ودعاء الضرورة اليه أثموا ، لقول الله تعالى « ولا تلقوا بأيديكم الى التهلكة » . ولا يجب الضمان فيما يلقيه الراكب من متاعه عند الإشراف على الغرق ، فلا يضمنه أحد . وإن امتنع انسان من القاء متاعه فالمغير القاؤه من غير رضاه ، لأنه قام عنه بواجب ويضمن المتاع الملقى مع امتناع صاحبه ، لأنه أتلف مالاً لغيره بدون رضاه »[1] .

وقال مالك بن أنس رضى الله عنه « إذا طرح بعض الحمل للهول شارك أهل المطروح من لم يطرح لهم شئ فى متاعهم ، وكان ما طرح وسلم لجميعهم فى تمامه ونقصه بثمنه يوم الشراء إن اشتروا من موضع واحد بغير محاباة لأنهم صانوا بالمطروح مالهم ، والعدل عدم اختصاص أحدهم بالمطروح اذ ليس أحدهم بأولى من الآخر وهو سبب سلامة جميعهم . فإن اشتروا من مواضع ، او اشترى بعض ، أو طال زمن الشراء حتى تغيرت الأسواق ، اشتركوا بالقيم يوم الركوب دون يوم الشراء لأنه وقت الاختلاط ، وسواء طرح الرجل متاعه أو متاع غيره بإذنه أم لا »[2] .

---

(١) كشاف القناع عن متن الاقناع ج ٤ ص ١٣٢

(٢) أورده أستاذنا المرحوم الدكتور محمد صالح – شرح القانون التجارى ج ١ القاهرة ١٩٤٩ ص ٣١ ، ٣٢

La perte ou le dommage causé aux marchandises qui ont été faussement déclarées à l'embarquement pour une valeur moindre que leur valeur réelle sera admis sur la base de la valeur déclarée, mais ces marchandises devront contribuer sur leur valeur réelle.

RÈGLE XX. *Avances de fonds.*

Une commission de deux pour cent sur les débours d'avarie commune autres que les salaires et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage et le combustible et les approvisionnements qui n'ont pas été remplacés durant le voyage, sera admise en avarie commune, mais lorsque les fonds n'auront pas été fournis par l'un des intérêts appelés à contribuer, les frais encourus exposés pour obtenir les fonds nécessaires au moyen d'un prêt à la grosse ou autrement, de même que la perte subie par les propriétaires des marchandises vendues dans ce but, seront admis en avarie commune.

Les frais d'assurance de l'argent avancé pour payer les dépenses d'avarie commune seront également admis en avarie commune.

RÈGLE XXI. *Intérêts sur les pertes admises en avarie commune.*

Un intérêt sera alloué sur des dépenses, sacrifices et bonifications classées en avarie commune, au taux de cinq pour cent par an, jusqu'à la date du règlement d'avarie commune, en tenant compte toutefois des remboursements qui ont été faits dans l'intervalle par ceux qui sont appelés à contribuer ou prélevés sur le fonds des dépôts de l'avarie commune.

RÈGLE XXII. *Traitement des dépôts en espèce.*

Lorsque des dépôts en espèces auront été encaissés en garantie de la contribution de la cargaison à l'avarie commune, aux frais de sauvetage ou frais spéciaux, ces dépôts devront être versés, sans aucun délai, à un compte joint, spécial aux noms d'un représentant désigné pour l'armateur et d'un représentant désigné pour les déposants dans une banque agréée par eux deux. La somme ainsi déposée augmentée s'il y a lieu, des intérêts, sera conservée à titre de garantie pour le paiement aux ayants droit en raison de l'avarie commune, des frais de sauvetage ou des frais spéciaux payables par la cargaison et en vue desquels les dépôts ont été effectués. Des paiements en accompte ou des remboursements de dépôts peuvent être faits avec l'autorisation écrite du dispacheur. Ces dépôts, paiements ou remboursements seront effectués sans préjudice des obligations définitives des parties.

le prix du marché au dernier jour du déchargement du navire, ou à la fin de l'aventure lorsqu'elle se termine à un autre lieu que celui de la destination primitive.

Quand des marchandises ainsi avariées sont vendues et que le montant du dommage n'a pas été autrement convenu, la perte à admettre en avarie commune sera la différence entre le produit net de la vente et la valeur nette au dernier jour du déchargement du navire ou à la fin de l'aventure, lorsqu'elle se termine à un autre lieu que celui de la destination primitive.

RÈGLE XVII. *Valeurs contributives.*

La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs nettes réelles des propriétés à la fin du voyage, auxquelles sera ajouté le montant admis en avaries communes des propriétés sacrifiées s'il n'y est pas déjà compris. Du fret et du prix de passage en risque pour l'armateur seront déduits les frais et les gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus pour gagner le fret si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte de l'avarie commune et qui n'ont pas été admis en avarie commune. De la valeur des propriétés seront également déduits tous les frais y relatifs, postérieurs à l'événement qui donne ouverture à l'avarie commune mais pour autant seulement qu'ils n'auront pas été admis en avarie commune.

Les bagages de passagers et les effets personnels pour lesquels il n'est pas établi de connaissement ne contribueront pas à l'avarie commune.

RÈGLE XVIII. *Avaries au navire.*

Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte subis par le navire, ses machines et/ou ses apparaux, lorsqu'ils ont été réparés ou remplacés, sera le coût réel et raisonnable des réparations et du remplacement de ces dommages et pertes, sous réserve des déductions à opérer en vertu de la règle XIII. Lorsqu'il n'y a pas eu de réparations, il sera alloué une dépréciation raisonnable n'excédant pas le coût estimatif des réparations.

Lorsqu'il y a perte totale effective, ou perte réputée totale du navire, le montant à allouer en avarie commune pour perte ou dommage causé au navire par un acte d'avarie commune sera la valeur estimative du navire à l'état sain sous déduction du coût estimatif des réparations du dommage n'ayant pas le caractère d'avarie commune, ainsi que du produit de vente, s'il y a lieu.

RÈGLE XIX. *Marchandises non déclarées ou faussement déclarées.*

La perte ou le dommage causé aux marchandises chargées à l'insu de l'armateur ou de son agent, ou à celles qui ont fait l'objet d'une désignation volontairement fausse au moment de l'embarquement, ne sera pas admis en avarie commune, mais ces marchandises resteront tenues de contribuer si elles sont sauvées.

(D) Entre six et dix ans.	Déduction comme ci-dessus, clause C, excepté qu'un tiers sera déduit de tout gréement, cordages, écoutes, et haussières, parties en fer des mâts et esparts, des équipements de gyro-compass, de radio-communication, de radiogonométrie, de sondage par écho et similaires, des isolants, des machines auxiliaires, des appareils à gouverner, des treuils, grues et accessories et de toutes autres machines (y compris les chaudières et leurs accessoires).
(E) Entre dix et quinze ans.	Un tiers sera déduit de tous remplacements, excepté des parties en fer de la coque, du ciment et des chaînes d'ancre pour lesquels un sixième sera déduit, et des ancres qui seront admises en entier.
(F) Au-delà de quinze ans.	Un tiers sera déduit de tous les remplacements, excepté pour les chaînes d'ancre pour lesquelles il sera déduit un sixième et pour les ancres qui seront admises en entier.

RÈGLE XIV. *Réparations provisoires.*

Lorsque des réparations provisoires sont effectuées à un navire, dans un port de chargement, d'escale ou de refuge, pour le salut commun ou pour des avaries causées par un sacrifice d'avarie commune, le coût de ces réparations sera bonifié en avarie commune.

Lorsque des réparations provisoires d'un dommage fortuit sont effectuées simplement pour permettre l'achèvement du voyage, le coût de ces réparations sera admis en avarie commune, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence de l'économie sur les dépenses qui auraient été encourues et admises en avarie commune, si ces réparations n'avaient pas été effectuées en ce lieu.

Aucune déduction pour différence de vieux au neuf ne sera faite du coût des réparations provisoires admissibles en avaries communes.

RÈGLE XV. *Perte de frêt.*

La perte de frêt résultant d'une perte ou d'un dommage subi par la cargaison sera admise en avarie commune, tant si elle est causée par un acte d'avarie commune, que si cette perte ou ce dommage est ainsi admis.

Devront être déduites du montant du frêt brut perdu, les dépenses que le propriétaire de ce frêt aurait encourues pour le gagner, mais qu'il n'a pas exposés par suite du sacrifice.

RÈGLE XVI. *Valeur à admettre pour la cargaison perdue ou avariée par sacrifice.*

Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte de marchandises sacrifiées sera le montant de la perte que le propriétaire des marchandises aura éprouvée de ce fait en prenant pour base

Aucune déduction ne sera faite sur les approvisionnements, matières consommables et apparaux qui n'auront pas été utilisés.

Les déductions seront effectuées sur le coût du matériel nouveau ou de ses parties, y compris la main-d'oeuvre, les frais généraux mais à l'exclusion de la dépense exposée pour accéder à la pièce à remplacer.

Les frais de cale sèche, de slip et de déplacement du navire seront admis en entier.

Aucun nettoyage ou peinture de la carène ne sera admis si la coque n'a pas été peinte dans les six mois qui ont précédé la date de l'accident.

(A) La première année.	Toutes les réparations seront admises en entier, excepté le piquage, le nettoyage et la peinture ou l'enduit de la coque, dont un tiers sera déduit.
(B) Entre un et trois ans d'âge.	Déduction pour piquage, nettoyage et peinture de la coque, comme ci-dessus, clause A. Un tiers sera déduit des voiles, du gréement, des cordages, des écoutis et haussières (autres que les filins métalliques et chaînes), des bâches, prélarts, approvisionnements, matières consommables et peinture. Un sixième sera déduit des parties en bois de la coque, y compris le vaigrage de la cale, des mâts en bois, des esparts et canots, des meubles et tapisseries, de la vaisselle, des articles de verre et de métal, des grééments, filins et haussières métalliques, des équipements de gyro-compass, de radio-communication, de radiogonométrie, de sondage par écho et similaires, des chaînes, d'ancre et chaînes, des isolants, des machines auxiliaires, des appareils à gouverner et de leurs accessoires, des treuils et grues et leurs accessoires, des machines électriques, et de leurs accessoires autres que les machines électriques de propulsion les autres réparations seront admises en entier. Le doublage en métal pour les navires en bois ou mixtes sera réglé en admettant en entier le coût d'un poids égal au poids brut du doublage retiré du navire, sous déduction du produit de vente du vieux métal. Les clous, le feutre et la main-d'oeuvre pour pose du nouveau doublage subiront une réduction d'un tiers.
(C) Entre trois et six ans.	Déduction comme ci-dessus, clause B, excepté qu'un tiers sera déduit des parties en bois de la coque, y compris le vaigrage de la cale, des mâts en bois, des esparts et canots, des meubles et tapisseries et qu'un sixième sera déduit des parties en fer des mâts et esparts et de toute la machinerie (y compris les chaudières et leurs accessoires).

voyage primitif, la période supplémentaire d'immobilisation sera réputée ne pas dépasser la date de la condamnation du navire ou de son abandon du voyage ou, si la cargaison n'est alors pas déchargée, la date d'achèvement de son déchargement.

Le combustible et les approvisionnements consommés pendant la période supplémentaire d'immobilisation seront admis en avarie commune à l'exception du combustible et des approvisionnements consommés en effectuant des réparations non admissibles en avarie commune.

Les frais de port encourus durant cette période supplémentaire d'immobilisation seront de même admis en avarie commune, à l'exception des frais qui ne sont encourus qu'en raison de réparations non admissibles en avarie commune.

c) Pour l'application de la présente règle ainsi que des autres règles, les salaires comprennent les paiements faits aux capitaine, officiers et équipage ou à leur profit, que ces paiements soient imposés aux armateurs par la loi ou qu'ils résultent des conditions et clauses des contrats de travail.

d) Quand des heures supplémentaires sont payées aux capitaine, officiers ou équipage pour l'entretien du navire, ou pour des réparations dont le coût n'est pas admissible en avarie commune, ces heures supplémentaires ne seront admises en avarie commune que jusqu'à concurrence de la dépense qui a été évité et qui eût été encourue et admise en avarie commune, si la dépense de ces heures supplémentaires n'avait pas été exposée.

RÈGLE XII. *Dommage causé à la cargaison en la déchargeant, etc.*

Le dommage ou la perte subis par la cargaison, le combustible ou les approvisionnements dans les opérations de manutention, déchargement, emmagasinage, rechargement et arrimage sera admis en avarie commune lorsque le coût respectif de ces opérations sera admis en avarie commune et dans ce cas seulement.

RÈGLE XIII. *Déduction du coût des réparations.*

Dans le règlement des réclamations pour avarie commune, les réparations admises en avarie commune seront sujettes à des déductions pour différence du "neuf au vieux" selon les règles suivantes quand du vieux matériel sera, en totalité ou en partie, remplacé par du neuf.

Les déductions sont fixées d'après l'âge du navire depuis la date de son premier enregistrement jusqu'à la date de l'accident, excepté pour les approvisionnements et matières consommables, isolants, canots de sauvetages et similaires, équipements de gyro-compass, de radio-communications, de radio-gonométrie, de sondage par écho et similaires, les machines et chaudières pour lesquels les déductions seront calculées d'après l'âge des différentes parties auxquelles elles s'appliquent.

par sacrifice ou par accident si ces réparations étaient nécessaires pour permettre de continuer le voyage en sécurité.

c) Toutes les fois que les frais de manutention ou de déchargement de la cargaison, du combustible ou des approvisionnements seront admissibles en avarie commune, les frais de leur rechargement et de leur arrimage à bord du navire, ainsi que tous frais de magasinage (y compris l'assurance, si elle a été raisonnablement conclue) seront également ainsi admis. Mais si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, aucun frais de magasinage encouru après la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ne sera admis en avarie commune. En cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage avant l'achèvement du déchargement de la cargaison, les frais de magasinage, dont il est question ci-dessus, seront admis en avarie commune jusqu'à la date de l'achèvement du déchargement.

d) Si un navire en état d'avarie se trouve dans un port ou lieu où il serait pratiquement possible de le réparer de manière à lui permettre de poursuivre son voyage avec toute sa cargaison, et que, en vue de réduire les dépenses, on prenne le parti, soit de le remorquer jusqu'à son port de destination, soit de transborder la cargaison, en tout ou en partie, sur un autre navire ou de la réexpédier de toute autre manière, en pareil cas, la dépense supplémentaire de ces remorquage, transbordement et réexpédition, ou de l'un d'eux (jusqu'à concurrence du montant de la dépense supplémentaire épargnée) sera supportée par les divers intéressés dans l'aventure proportionnellement à la dépense extraordinaire épargnée.

RÈGLE XI. *Salaires et entretien de l'équipage et autres dépenses pour se rendre au port de refuge, et dans ce port.*

a) Les salaires et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage raisonnablement encourus ainsi que le combustible et les approvisionnements consommés durant la prolongation de voyage occasionnés par l'entrée du navire dans un port de refuge ou par son retour au port ou lieu de chargement, doivent être admis en avarie commune quand les dépenses pour entrer en ce port ou lieu sont admissibles en avarie commune par application de la Règle X (*a*).

b) Quand un navire sera entré ou aura été retenu dans un port ou lieu, par suite d'un accident, sacrifice ou autres circonstances extraordinaires qui ont rendu cela nécessaire pour le salut commun, ou pour permettre la réparation des avaries causées au navire par sacrifice ou accident quand la réparation est nécessaire à la poursuite du voyage en sécurité, les salaires et frais d'entretien des capitaine, officiers et équipage raisonnablement encourus pendant la période supplémentaire d'immobilisation en ce port ou lieu jusqu'à ce que le navire soit ou aurait du être mis en état de poursuivre son voyage, seront admis en avarie commune. Quand le navire est condamné ou ne poursuit pas son

l'intention réelle de renflouer le navire pour le salut commun au risque d'un tel dommage; mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée par le fonctionnement des machines et chaudières, y compris la perte ou avarie due à un forcement de machines ou une mesure de ce genre ne sera en aucune circonstance admis en avarie commune.

RÈGLE VIII. *Dépenses pour alléger un navire échoué et dommage résultant de cette mesure.*

Lorsqu'un navire est échoué et que la cargaison, ainsi que le combustible et les approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, sont déchargés dans des circonstances telles que cette mesure constitue un acte d'avarie commune, les déspenses supplémentaires d'allègement, de location des allèges, et le cas échéant, celles de réembarquement ainsi que la perte ou le dommage en résultant, seront admis en avarie commune.

RÈGLE IX. *Objets du navire et approvisionnements brûlés comme combustible.*

Les objets et approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, qu'il aura été nécessaire de brûler comme combustible pour le salut commun en cas de péril seront admis en avarie commune quand et seulement quand le navire aura été pourvu d'un ample approvisionnement de combustible. Mais la quantité estimative de combustible qui aurait été consommée, calculée au prix courant au dernier port de départ du navire et à la date de ce départ sera portée au crédit de l'avarie commune.

RÈGLE X. *Dépenses au port de refuge, etc.*

a) Quand un navire sera entré dans un port ou lieu de refuge ou qu'il sera retourné à son port ou lieu de chargement par suite d'accident, de sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui auront rendu cette mesure nécessaire pour le salut commun, les dépenses encourues pour entrer dans ce port ou lieu seront admises en avarie commune; et, quand il en sera reparti avec tout ou partie de sa cargaison primitive, les dépenses correspondantes pour quitter ce port ou lieu qui auront été la conséquence de cette entrée ou de ce retour seront de même admises en avarie commune.

Quand un navire est dans un port ou lieu de refuge quelconque, et qu'il est nécessairement déplacé vers un autre port ou lieu parce que les réparations ne peuvent être effectuées au premier port ou lieu, les dispositions de cette Règle s'appliqueront au deuxième port ou lieu comme s'il était un port ou lieu de refuge. Les dispositions de la Règle XI s'appliqueront à la prolongation de voyage occasionnée par ce déplacement.

b) Les frais faits pour manutentionner à bord ou pour décharger la cargaison, le combustible ou les approvisionnements soit à un port soit à un lieu de chargement, d'escale, ou de refuge, seront admis en avarie commune si la manutention ou le déchargement était nécessaire pour le salut commun ou pour permettre de réparer les avaries au navire causées

RÈGLE I. *Jet de cargaison.*

Aucun jet de cargaison ne sera bonifié en avarie commune, à moins que cette cargaison n'ait été transportée conformément aux usages reconnus du commerce.

RÈGLE II. *Dommage causé par jet et sacrifice pour let salut commun.*

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux, par un sacrifice ou en conséquence d'un sacrifice fait pour le salut commun, et par l'eau qui pénètre dans la cale par les écoutilles ouvertes ou par toute autre ouverture pratiquée en vue d'opérer un jet pour le salut commun.

RÈGLE III. *Extinction d'incendie à bord.*

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux, par l'eau ou autrement, y compris le dommage causé en submergeant ou en sabordant un navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord; toutefois, aucune bonification ne sera faite pour dommage causé à toutes parties du navire et du chargement en vrac, ou à tous colis séparés de marchandises qui ont été en feu.

RÈGLE IV. *Coupement de débris.*

La perte ou le dommage résultant du coupement des débris ou restants d'espars ou d'autres objets qui ont été enlevés par fortune de mer ne sera pas bonifié en avarie commune.

RÈGLE V. *Echouement volontaire.*

Quand un navire est intentionnellement mis à la côte, et que les circonstances sont telles que si cette mesure n'était pas adoptée, il serait inévitablement drossé à la côte ou sur les rochers, aucune perte ou avarie résultant pour le navire, le chargement et le frêt, ou pour l'un d'eux, de cet échouement intentionnel ne sera admise en avarie commune, mais les pertes ou dommages encourus en renflouant un tel navire seront admis en avarie commune.

Dans tous les autres cas où un navire est intentionnellement mis à la côte pour le salut commun, la perte ou le dommage qui en résulte sera admis en avarie commune.

RÈGLE VI. *Forcement de voiles, avarie ou perte de voiles.*

L'avarie ou la perte de voiles et d'espars, ou de l'un d'eux, ayant pour cause les efforts faits pour renflouer un navire échoué ou l'amener sur un plus haut fond en vue du salut commun, sera admis en avarie commune; mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée au navire, au chargement et au frêt, ou à l'un d'eux, par forcement de voiles, ne sera bonifié en avarie commune.

RÈGLE VII. *Dommages aux machines et aux chaudières.*

Le dommage causé aux machines et aux chaudières d'un navire échoue dans une position périlleuse par les efforts faits pour le renflouer, sera admis en avarie commune, lorsqu'il sera établi qu'il procède de

FRENCH TEXT OF THE YORK-ANTWERP RULES, 1950

RÈGLE D'INTERPRÉTATION. Dans le règlement d'avaries communes, les Règles suivantes précédées de lettres et de numéros doivent s'appliquer à l'exclusion de toute loi et pratique incompatibles avec elles.

A l'exception de ce qui est prévu par les Règles numérotées, l'avarie commune doit être réglée conformément aux Règles précédées de lettres.

RÈGLE A. Il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune.

RÈGLE B. Les sacrifices et dépenses d'avarie commune seront supportés par les divers intérêts appelés à contribuer sur les bases déterminées ci-après.

RÈGLE C. Seuls les dommages, pertes ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune, seront admis en avarie commune.

Les pertes ou dommages subis par le navire ou la cargaison, par suite de retard, soit au cours du voyage, soit postérieurement, tels que le chômage, et toute perte indirecte quelconque telle que la différence de cours, ne seront pas admis en avarie commune.

RÈGLE D. Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aura été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'aventure, il n'y en aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours pouvant être ouverts contre cette partie à raison d'une telle faute.

RÈGLE E. La preuve qu'une perte ou une dépense doit effectivement être admise en avarie commune incombe à celui qui réclame cette admission.

RÈGLE F. Toute dépense supplémentaire encourue en substitution d'une autre dépense qui aurait été admissible en avarie commune sera réputée elle-même avarie commune et admise à ce titre, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avarie commune ainsi évitée.

RÈGLE G. Le règlement des avaries communes doit être établi, tant pour l'estimation des pertes que pour la contribution, sur la base des valeurs au moment et au lieu où se termine l'aventure.

Cette règle est sans influence sur la détermination du lieu où le règlement doit être établi.

positors in a bank to be approved by both. The sum so deposited, together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect to which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

positors in a bank to be approved by both. The sum so deposited, together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect to which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damage state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

Rule XIX. Undeclared or wrongfully declared Cargo.

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods willfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

Rule XX. Provision of Funds.

A commission of 2 per cent on general average disbursements, other than the wages and maintenance of master, officers, and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average, but when the funds are not provided by any of the contributing interests, the necessary cost of obtaining the funds required by means of a bottomry bond or otherwise, or the loss sustained by owners of goods sold for the purpose, shall be allowed in general average.

The cost of insuring money advanced to pay for general average disbursements shall also be allowed in general average.

Rule XXI. Interest on Losses made good in General Average.

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances charged to general average at the rate of 7 per cent per annum, until the date of the general average statement, due allowance being made for any interim reimbursement from the contributory interests or from the general average deposit fund.

Rule XXII. Treatment of Cash Deposits.

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the de-

Rule XIX. Undeclared or wrongfully declared Cargo

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

Rule XX Provision of Funds.

A commission of 2 per cent on general average disbursements, other than the wages and maintenance of master, officers, and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average, but when the funds are not provided by any of the contributing interests, the necessary cost of obtaining the funds required by means of a bottomry bond or otherwise, or the loss sustained by owners of goods sold for the purpose, shall be allowed in general average.

The cost of insuring money advanced to pay for general average disbursements shall also be allowed in general average.

Rule XXI. Interest on Losses made good in General Average.

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances charged to general average at the rate of 5 per cent per annum, until the date of the general average statement, due allowance being made for any interim reimbursement from the contributory interests or from the general average deposit fund.

Rule XXII. Treatment of Cash Deposits.

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the de-

actual net value of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge. The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charter-party to which the ship may be committed.

To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average.

Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount made good as general average.

Passenger's luggage and personal effects not shipped under Bill of Lading shall not contribute in general average.

Rule XVIII. Damage to Ship.

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows:

(a) When repaired or replaced:
The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss subject to deductions in accordance with Rule XIII.

(b) When not repaired or replaced:
The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall

actual net values of the property at the termination of the adventure, to which values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the shipowner's freight and passage money at risk, of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average.

Passengers' luggage and personal effects not shipped uner bill of lading shall not contribute in general average.

Rule XVIII. Damage to Ship.

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear when repaired or replaced shall be the actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deduction in accordance with Rule XIII. When not repaired, the reasonable depreciation shall be allowed, not exceeding the estimated cost of repairs.

Where there is an actual or constructive total loss of the ship the amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship caused by a general average act shall be the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the proceeds of sale, if any.

by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

Rule XV. Loss of Freight.

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

Rule XVI. Amount to be made good for Cargo lost or damaged by Sacrifice.

The amount to be made good as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby based on the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value at the time of discharge shall include the cost of insurance & freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

Rule XVII. Contributory Values.

The contribution to a general average shall be made upon the

by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

Where temporary repairs of accidental damage are effected merely to enable the adventure to be completed the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving, in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

Rule XV. Loss of Freight.

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

Rule XVI. Amount to be made good for Cargo lost or damaged by Sacrifice.

The amount to be made good as general average for damage to or loss of goods sacrificed shall be the loss which the owner of the goods has sustained thereby, based on the market values at the last day of discharge of the vessel or at the termination of the adventure where this ends at a place other than the original destination.

Where goods so damaged are sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value at the last day of discharge of the vessel or at the termination of the adventure where this ends at a place other than the original destination.

Rule XVII. Contributory Values.

The contribution to a general average shall be made upon the

Revised Text 1974

Rule XIV. Temporary Repairs.

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge for the common safety, or of damage caused

One-sixth to be deducted off woodwork of hull, including hold ceiling, wooden masts, spars and boats, furniture, upholstery, crockery, metal-and glass-ware, wire rigging, wire ropes and wire hawsers, gyro compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, chain cables and chains, insulation, auxiliary machinery, steering gear and connections, winches and cranes and connections and electrical machinery and connections other than electric propelling machinery; other repairs to be allowed in full.

Metal sheathing for wooden or composite ships shall be dealt with by allowing in full the cost of a weight equal to the gross weight of metal sheating stripped off, minus the proceeds of the old metal. Nails, felt and labour metalling are subject to a deduction of one-third.

C.- Between 3 and 6 years

Deductions as above under Clause B, except that one-third be deducted off wood work of hull including hold ceiling, wooden masts, spars and boats, furniture, upholstery, and one-sixth be deducted off iron work of masts and spars and all machinery (inclusive of boilers and their mountings).

D.- Between 6 and 10 years

Deductions as above under Clause C, except that one-third be deducted off all rigging, ropes, sheets, and hawsers, iron work of masts and spars, gyro compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, insulation, auxiliary machinery, steering gear, winches, cranes and connections and all other machinery (inclusive of boilers and their mountings).

E. Between 15 and 15 years

One-third to be deducted off all renewals, except iron work of hull and cementing and chain cables, from which one-sixth to be deducted, and anchors, which are allowed in full.

F.- Over 15 years

One-third to be deducted off all renewals, except chain cables, from which one-sixth to be deducted, and anchors, which are allowed in full.

Rule XIV. Temporary Repairs

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused

incurred and admitted as general average, had such overtime not been incurred.

Rule XII. Damage to Cargo in Discharging, etc.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

Rule XIII. Deductions from Cost of Repairs.

Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of "new for old" where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one-third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of completion of construction to the date of the general average act, except for insulation, life and similar boats, communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship.

No deduction shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chains cables.

Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the twelve months preceding the date of the general average act in which case one half of such costs shall be allowed.

incurred and admitted as general average, had such overtime not been incurred.

Rule XII. Damage to Cargo in Discharging, etc.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

Rule XIII. Deductions from Cost of Repairs,

In adjusting claims for general average, repairs to be allowed in general average shall be subject to deductions in respect of "new for old" according to the following rules, where old material or parts are replaced by new.

The deductions to be regulated by the age of the ship from date of original register to the date of accident, except for provisions and stores, insulation, life-and similar boats, gyro compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

No deduction to be made in respect of provisions, stores and gear which have not been in use.

The deductions shall be made from the cost of new material or parts, including labour and establishment charges, but excluding cost of opening up.

Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

No cleaning and painting of bottom to be allowed, if the bottom has not been painted within six months previous to the date of the accident.

A.- Up to 1 year old.

All repairs to be allowed in full, except scaling, cleaning and painting or coating of bottom, from which one-third is to be deducted.

B.- Between 1 and 3 years old.

Deduction off scaling, cleaning and painting bottom as above under Clause A.

One-third to be deducted off sails, rigging, ropes, sheets and hawsers (other than wire and chain), awnings, covers, provisions and stores and painting.

safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average.

Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then the wages and maintenance of master; officers and crew and fuel and stores consumed during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be admissible as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

(c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, wether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms or articles of employment.

(d) When overtime is paid to the master, officers or crew for maintenance of the ship or repairs, the cost of which is not allowable in general average, such overtime shall be allowed in general average only up to the saving in expense which would have been

safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average. When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the extra period of detention shall be deemed not to extend beyond the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or, if discharge of cargo is not then completed, beyond the date of completion of discharge.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

(c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, wether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms or articles of employment.

(d) When overtime is paid to the master, officers or crew for maintenance of the ship or repairs, the cost of which is not allowable in general average, such overtime shall be allowed in general average only up to the saving in expense which would have been

stores shall not be admissible as general average when incurred solely for the purpose of re-stowage due to shifting during the voyage.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be admitted as general average.

But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage storage expenses shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Rule XI. Wages and Maintenance of Crew and other Expenses bearing up for and in a Port of Refuge, etc.

(a) Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X (a).

(b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the cost of reloading and stowing such cargo, fuel or stores on board the ship, together with all storage charges (including insurance, if reasonably incurred) on such cargo, fuel or stores, shall likewise be so admitted. But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, no storage expenses incurred after the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage shall be admitted as general average. In the event of the condemnation of the ship or the abandonment of the voyage before completion of discharge of cargo, storage expenses, as above, shall be admitted as general average up to the date of completion of discharge.

(d) If a ship under average be in a port or place at which it is practicable to repair her, so as to enable her to carry on the whole cargo, and if, in order to save expense, either she is towed thence to some other port or place of repair or to her destination, or the cargo or a portion of it is transhipped by another ship, or otherwise forwarded, then the extra cost of such towage, transhipment and forwarding, or any of them (up to the amount of the extra expense saved) shall be payable by the several parties to the adventure in proportion to the extraordinary expense saved.

Rule XI. Wages and Maintenance of Crew and other Expenses bearing up for and in a Port of Refuge, etc.

(a) Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X (a).

(b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the

Revised Text 1974

Rule IX. Ship's Materials and Stores burnt for Fuel.

Ship's materials and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided; but the estimated quantity of fuel that would have been consumed, calculated at the price current at the ship's last port of departure at the date of her leaving, shall be credited to the general average.

Rule X. Expenses at Port of Refuge, etc.

(a) When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage.

The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or

Rule IX. Ship's Materials and Stores burnt for Fuel.

Ship's materials and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided; but the estimated quantity of fuel that would have been consumed, calculated at the price current at the ship's last port of departure at the date of her leaving, shall be credited to the general average.

Rule X. Expenses at Port of Refuge, etc.

(a) When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage.

Revised Text 1974

Rule V. Voluntary Stranding.

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage shall be allowed as general average.

Rule VI. Salvage Remuneration.

Expenditure incurred by the parties to the adventure on account of salvage, whether under contract or otherwise shall be allowed in general average to the extent that the salvage operations were undertaken for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.

Rule VII. Damage to Machinery and Boilers.

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the propelling machinery and boilers shall in any circumstances be made good as general average.

Rule VIII. Expenses lightening a Ship when ashore, and consequent damage.

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel, and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

Rule V. Voluntary Stranding.

When a ship is intentionally run on shore, and the circumstances are such that if that course were not adopted she would inevitably drive on shore or on rocks, no loss or damage caused to the ship, cargo and freight or any of them by such intentional running on shore shall be made good as general average, but loss or damage incurred in refloating such a ship shall be allowed as general average.

In all other cases where a ship is intentionally run on shore for the common safety, the consequent loss or damage shall be allowed as general average.

Rule VI. Carrying Press of Sail-Damage to or Loss of Sails.

Damage to or loss of sails and spars, or either of them, caused by forcing a ship off the ground or by driving her higher up the ground, for the common safety, shall be made good as general average; no loss or damage caused to the ship, cargo and freight or any of them, by carrying a press of sail, shall be made good as general average.

Rule VII. Damage to Machinery and Boilers.

Damage caused to machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the machinery and boilers, including loss or damage due to compounding of engines or such measures, shall in any circumstances be made good as general average.

Rule VIII. Expenses lightening a Ship when ashore, and consequent damage.

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel, and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

Revised Text 1974

Rule F.

Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

Rule G.

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

Rule I. Jettison of Cargo.

No jettison of cargo shall be made good as general average unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

Rule II. Damage by Jettison and Sacrifice for the Common Safety

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

Rule III. Extinguishing Fire on Shipboard.

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage by smoke or heat however caused.

Rule IV. Cutting away Wreck.

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be made good as general average.

Rule F.

Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

Rule G.

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

Rule I. Jettison of Cargo.

No jettison of cargo shall be made good as general average unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

Rule II. Damage by Jettison and Sacrifice for the Common Safety.

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

Rule III. Extinguishing Fire on Shipboard.

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage to such portions of the ship and bulk cargo, or to such separate packages of cargo, as have been on fire.

Rule IV. Cutting away Wreck.

Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars or of other things which have previously been carried away by sea-peril, shall not be made good as general average.

R EVISED TEXT 1974

RULE OF INTERPRETATION.

In the adjustment of general average the following lettered and numbered Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

RULE A.

There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

Rule B.

Gegeral average sacrifices and expenses shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

Rule C.

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

Loss or damage sustained by the ship or cargo through delay, whether on the voyage or subsequently, such as demurrage, and any indirect loss whatsoever, such as loss of market, shall not be admitted as general average.

Rule D.

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure; but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

Rule E.

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

YORK-ANTWERP RULES 1950

RULE OF INTERPRETATION.

In the adjustment of general average the following lettered and numbered Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

RULE A.

There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

Rule B.

General average sacrifices and expenses shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

Rule C.

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

Loss or damage sustained by the ship or cargo through delay, whether on the voyage or subsequently, such as demurrage, and any indirect loss whatsoever, such as loss of market, shall not be admitted as general average.

Rule D.

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure; but this shall not prejudice any remedies which may be open against that party for such fault.

Rule E.

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

YORK-ANTWERP RULES

TEXT OF THE 1950 RULES

compared with the

REVISED TEXT 1974

المراجع الرئيسية

– العربية –

ثروت على عبدالرحيم : الاعفاءات والمسموحات فى التأمين البحرى ، القاهرة ١٩٦٦ .
: القانون البحرى العراقى – الجزء الأول ، البصرة ١٩٦٩ .
جمال الحكيم : التأمين البحرى ، القاهرة ١٩٥٥ .
عبدالرحمن سليم : شروط الاعفاء من المسئولية طبقا لمعاهدة سندات الشحن ، الاسكندرية ١٩٥٥ .
على البارودى : مبادئ القانون البحرى ، الاسكندرية ١٩٧٠ .
على جمال الدين عوض : القانون البحرى ، القاهرة ١٩٦٣ ، والقاهرة ١٩٧٠ .
: الوسيط فى القانون البحرى ، القاهرة ١٩٧٢ .
على حسن يونس : الاستغلال البحرى – القاهرة .
: أصول القانون البحرى – القاهرة .
محمود سمير الشرقاوى : القانون البحرى ، القاهرة ١٩٦٨ .
: القانون البحرى الليبى ، الاسكندرية ١٩٧٠ .
مصطفى كمال طه : أصول القانون البحرى ، الاسكندرية ١٩٥٥ .
: الوجيز فى القانون البحرى ، الاسكندرية ١٩٦٦ .
: القانون البحرى اللبنانى ، بيروت ١٩٦٨ .

– الانجليزية –

Arnould- The law of marine insurance and average, British Shipping Laws, vol. 9 & 10, 15th.ed., London 1961

Bartle (R).- Introduction to shipping law, 2nd. ed. London 1963

Charlesworth- Mercantile law, 11th.ed., London 1967

Chorly & Giles- Shipping law, 5th.ed., London 1970.

Duckworth (L.)- The principles of marine law, 3rd.ed.,

Lowndes & Rudolf- The law of general average, 9th.ed., London 1964.

Lloyd (J.M. B)-General average, dissertation presented at the Arab Marine Insurance Seminar in Kuwait between 14th - 17th April 1974.

Mowbray & Blanchard- Insurance, its theory and practice in the United States, 5th.ed. London 1961.

Payen- Carrage of goods by sea, 7th.ed. London 1963.

Stevens & Borrie- Elements of mercantile law; 15th.ed. London 1969.
Winter (W.D.)- Marine insurance, 3rd.ed. London 1952.

- الفرنسية -

Chauveau (P.)- Traité de droit maritime; Paris 1958.
Haralambidis (T.)- Des caractères distinctifs des avaries communes et du fondement de la contribution à ces avaries. Paris 1924.
Harrel-Courtes & Latron- Avaries et avaries communes, abordage. Extrait du Juris-classeur commercial. Paris 1962
Le Clere (J.)- Avaries communes, avaries particulières et manquant. Paris 1957.
Lyon-Caen & Renault- Traité de droit commercial, T.6. Paris 1932.
Ripert (G.)- Droit maritime T.3. Paris 1953.
Rodiere (R.)- Traité général de droit maritime T.1 & 2 Paris 1967
Vermond (ED)- Manuel de droit maritime, Paris 1917.
Wahl (A.)- Précis théorique et pratique de droit maritime, Paris 1924.
Werner (A.)- Traité de droit maritime général, Genève 1964.

صفحة

فهرس

الباب الأول

تحقق الخسارات البحرية المشتركة

صفحة

الباب الثانى

صور الخسارات البحرية المشتركة

صفحة

صفحة

كتب المؤلف

١ - الاعفاءات والمسموحات فى التأمين البحرى ، القاهرة ١٩٦٦
(رسالة دكتوراه نالت مرتبة الشرف الاول)

٢ - القانون البحرى العراقى ، البصرة ١٩٦٨

٣ - شرح القانون التجارى الكويتى ، الكويت ١٩٧٥

٤ - مبادىء القانون التجارى الكويتى ، الكويت ١٩٧٥ - ١٩٧٦
(بالاشتراك مع الاستاذ الدكتور محمد حسنى عباس) .

٥ - القانون التجارى المصرى ، الجزء الاول ، القاهرة ١٩٧٨

٦ - القانون التجارى المصرى ، الجزء الثانى (تحت الطبع) .

مقالات وأبحاث

١ - ذاتية القانون البحرى ، مجلة القانون والاقتصاد ، جامعة البصرة ، العدد الاول والثانى ، السنة الاولى ١٩٦٨

٢ - مدى انطباق معاهدة بروكسل عام ١٩٢٤ بشأن سندات الشحن على النقل البحرى فى الكويت ، مجلة القضاء والقانون ، وزارة العدل بالكويت ، السنة الرابعة ، العدد الأول ١٩٧٣

٣ - الشركة ذات المسئولية المحدودة فى القانون الكويتى ، مجلة القضاء والقانون ، وزارة العدل بالكويت ، السنة الخامسة ، العدد الاول ١٩٧٤

٤ - الملكية الصناعية فى التشريع الكويتى ، دروس للدكتوراة ، طلبة دبلوم التكاليف بكلية الاقتصاد والتجارة ، جامعة الكويت ١٩٧٣

٥ - الخسارات البحريه والمسموحات النسبية فى التأمين البحرى ، العدد الثانى ١٩٧٤

٦ - فكرة الشركة وتطورها فى الشريعة الاسلامية والنظامين الانجلوسكسونى والفرنسى ، دروس الدكتوراة ، دبلوم الفقه المقارن ، كلية الشريعة والقانون ١٩٧٦

كتب المؤلف

١ - الأعضاءات والمسموحات فى التأمين البحرى ، القاهرة ١٩٦٦ (رسالة دكتوراه نالت مرتبة الشرف الاول)

٢ - القانون البحرى العراقى ، البصرة ١٩٦٨

٣ - شرح القانون التجارى الكويتى ، الكويت ١٩٧٥

٤ - مبادئ القانون التجارى الكويتى ، الكويت ١٩٧٥ - ١٩٧٦ (بالاشتراك مع الاستاذ الدكتور محمد حسنى عباس) .

٥ - القانون التجارى المصرى ، الجزء الاول ، القاهرة ١٩٧٨

٦ - القانون التجارى المصرى ، الجزء الثانى (تحت الطبع) .

مقالات وأبحاث

١ - ذاتية القانون البحرى ، مجلة القانون والاقتصاد ، جامعة البصرة ، العدد الاول والثانى ، السنة الاولى ١٩٦٨

٢ - مدى انطباق معاهدة بروكسل عام ١٩٢٤ بشأن سندات الشحن على النقل البحرى فى الكويت ، مجلة القضاء والقانون ، وزارة العدل بالكويت ، السنة الرابعة ، العدد الاول ١٩٧٣

٣ - الشركة ذات المسئولية المحدودة فى القانون الكويتى ، مجلة القضاء والقانون ، وزارة العدل بالكويت ، السنة الخامسة ، العدد الاول ١٩٧٤

٤ - الملكية الصناعية فى التشريع الكويتى ، دروس الدكتوراة ، طلبة دبلوم التكاليف بكلية الاقتصاد والتجارة ، جامعة الكويت ١٩٧٣

٥ - الخسارات البحرية والمسموحات النسبية فى التأمين البحرى ، العدد الثانى ١٩٧٤

٦ - فكرة الشركة وتطورها فى الشريعة الاسلامية والنظامين الانجلوسكسونى والفرنسى ، دروس الدكتوراة ، دبلوم الفقه المقارن ، كلية الشريعة والقانون ١٩٧٦